

REGULERINGEN AV MULTIMODALE TRANSPORTER

- med særlig fokus på konfliktsituasjoner
vedrørende transportørens ansvar,
ansvarsbegrensning og søksmålsfrister**



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 523
Leveringsfrist: 25. april 2010

Til sammen 17 850 ord

22.04.2010

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Tema	1
1.2	Begrepsavklaringer og avgrensning av oppgaven	1
1.2.1	Begrepsavklaringer	1
1.2.2	Avgrensning	3
1.3	Bakgrunn for Rotterdam-reglene	4
1.3.1	Den faktiske og rettslige utvikling	4
1.3.2	Fremveksten av Rotterdam-reglene	5
1.4	Dagens rettskildebilde	6
1.4.1	Lovgivningen	6
1.4.2	Kontraktsvilkår og standardkontrakter	7
1.5	Metodespørsmål	8
<u>2</u>	<u>DE ULIKE RETTSLIGE REGIMER I DAGENS UNIMODALE REGELVERK</u>	<u>9</u>
2.1	Anvendelsesområder	9
2.1.1	Haag-Visby-reglene og sjøloven	9
2.1.2	CMR-konvensjonen og vegfraktloven	13
2.1.3	Montreal-konvensjonen og luftfartsloven	20
2.2	Ansvarsgrunnlag, ansvarsgrenser og søksmålsfrister	25
2.2.1	Ansvarsgrunnlag ved tap, skade eller forsinkelse	25
2.2.2	Ansvarsgrenser	28
2.2.3	Søksmålsfrister	30
2.3	Konfliktsituasjoner mellom to unimodale konvensjoner	31
2.3.1	Problemstillingen	31
2.3.2	Hvilken konvensjon gis forrang i tilfelle overlapp?	32

2.3.3	Multimodale transportavtaler som <i>sui generis</i>	34
2.3.4	Oppsummering	36
3	<u>REGULERINGEN AV MULTIMODALE TRANSPORTER I</u>	
	<u>TRANSPORTAVTALER – EN PRAKTISK VINKLING</u>	37
3.1	Tendens mot et uniformt ansvarssystem i dagens multimodale transportavtaler?	38
3.2	Bruk av standardkontrakter og paramount-klausuler	39
3.3	Wallenius Wilhelmsen Logistics avtalevilkår som et eksempel på praktisk regulering av multimodale transport	40
3.3.1	WWLs ”BILL OF LADING for Combined Transport or Port to Port Shipment”	40
3.3.2	WWL som et logistikkelskap	41
4	<u>ANVENDELSESOMRÅDET OG ANSVARSREGLENE I ROTTERDAM-REGLENE</u>	42
4.1	Rotterdam-reglenes anvendelsesområde	42
4.1.1	En ”maritim pluss”-konvensjon	42
4.1.2	Anvendelsesområde gitt i konvensjonens art. 5 og art. 6	43
4.2	Ansvarsgrunnlag, ansvarsgrenser og søksmålsfrister	44
4.2.1	Ansvarsgrunnlag	44
4.2.2	Ansvarsgrenser	45
4.2.3	Søksmålsfrister	47
4.2.4	Kritikk av ansvarsreglene i Rotterdam-reglene	47
5	<u>TRANSPORT FØR ELLER ETTER TRANSPORT TIL SJØS</u>	48
5.1	Konfliktløsning – nettverksprinsippet	48
5.1.1	Generelt om nettverksprinsippet	49
5.1.2	Nettverksprinsippet i Rotterdam-reglene	51
5.2	Analyse av art. 26	53
5.2.1	Nærmere om tilleggsvilkåret oppstilt i art. 26 litra a	54

5.2.2	Nærmere om tilleggsvilkåret oppstilt i art. 26 litra b	57
5.2.3	Nærmere om tilleggsvilkåret oppstilt i art. 26 litra c	58
5.3	Potensielle konflikter som ikke løses av art. 26 – kort om art. 82	58
5.4	Kritikk mot Rotterdam-reglene	59
<u>6</u>	<u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u>	<u>61</u>
<u>7</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>62</u>
7.1	Bøker	62
7.2	Artikler	63
7.3	Nettdokumenter	64
7.4	Konvensjoner	66
7.5	Nasjonale lover	67
7.5.1	Norske lover	67
7.5.2	Tyske lover	67
7.6	Forarbeider	67
7.6.1	Forarbeider til Rotterdam-reglene,	67
7.6.2	Forarbeider fra UNCTAD	68
7.6.3	Norske forarbeider	68
7.7	Dommer	69
7.7.1	Nordiske Dommer i Sjøfartsanliggende	69
7.7.2	Norske dommer	69
7.7.3	Dommer i Ugeskrift for Retsvæsen (UfR)	69
7.7.4	Engelske dommer	70
7.7.5	Belgiske dommer	70
7.7.6	Tyske dommer	70
7.7.7	Amerikanske dommer	70
7.8	Personlig meddelelse	70

1 Innledning

1.1 Tema

Temaet for masteroppgaven er reguleringen av multimodale transporter. Oppgaven vil fokusere på konfliktilfeller mellom bestemmelser som regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister, i forbindelse med tap eller skade på gods, eller forsinkelt levering av gods i en multimodal transport. Andre konfliktsituasjoner vil ikke bli behandlet. Tema er valgt med bakgrunn i UNCITRAL-konvensjonen om sjøtransport ¹ art. 26, som tar sikte på å løse konfliktilfeller mellom denne type bestemmelser hvor flere transportkonvensjoner etter sitt innhold kommer til anvendelse.

Oppgaven faller i to hoveddeler, hvor den første delen av oppgaven tar for seg den rettslige reguleringen av multimodale transporter i dag. Den andre del av oppgaven omhandler UNCITRAL-konvensjonen og dens konsekvenser for gjeldende rett.

1.2 Begrepsavklaringer og avgrensning av oppgaven

1.2.1 Begrepsavklaringer

UNCITRAL-konvensjonen, også kalt Rotterdam-reglene², gjelder transport av gods til sjøs i tillegg til dør-til-dør-transporter. En dør-til-dør-transport vil si at godset skal fraktes fra et sted i innlandet utenfor lastehavnen til et sted i innlandet lokalisert utenfor lossehavnen³. Det vil derfor være nødvendig at transportøren benytter seg av flere transportmidler dersom han benytter seg av en sjøetappe. Det er viktig å skille dør-til-dør fra ”havn-til havn”.

¹ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

² A/RES/63/122

³ Alcántara (2002) s. 400

Sistnevnte refererer seg kun til sjøtransport, ettersom begrepet omhandler transport til sjøs samt lagring av godset i havn.

En multimodal transport kan defineres som frakt av last hvor transportøren, også kalt MTO⁴, utfører transporten ved bruk av minst to ulike transportmidler og hvor transporten reguleres under én transportavtale.⁵ Eksempelvis kan det fremgå av transportavtalen at transportøren skal frakte godset på vei og til sjøs. Det finnes imidlertid multimodale transportavtaler som ikke spesifikt angir hvordan transporten skal gjennomføres. Dette kan enten skje ved at transportavtalen inneholder en opsjon som gir transportøren rett til å benytte seg av et annet transportmiddel enn hva transportavtalen angir, eller ved at transportavtalen er åpen med hensyn til hvordan og med hvilket transportmiddel transporten skal gjennomføres. Det sistnevnte tilfellet kalles gjerne for en generell multimodal transportavtale.

Det sentrale ved multimodale transporter, er at transportøren påtar seg ansvaret for transporten *i sin helhet* fra han mottar lasten fra sender til den er levert til mottaker, selv om han som faktisk ikke utfører transporten eller bare utfører deler av den.⁶ I en multimodal transport reguleres transporten av én kontrakt, ett transportdokument og det er én transportør som er ansvarlig etter kontrakten. Dette skiller seg fra dør-til-dør-transporter, hvor det kan foreligge selvstendige kontrakter for hver transportstrekning og være flere transportører, som hver er ansvarlig for sin etappe⁷. Juridisk sett er dør-til-dør-transport en kjede av unimodale transporter. En unimodal transport er transport av gods ved bruk av ett transportmiddel, og er det motsatte av en multimodal transport. I dag finnes det preseptoriske regler som gjelder for unimodale transporter. Dette er imidlertid ikke tilfellet for multimodale transporter.

⁴ MTO er forkortelse for ”multimodal transport operator”.

⁵ Jf. United Nations Conventions on International Multi-modal Transport of Goods, 1980 art. 1

⁶ De Wit (1995) s. 3

⁷ Alcántara (2002) s. 400

1.2.2 Avgrensning

Under en multimodal transport vil altså godset fraktes ved flere typer transportmidler, som skip, tog, trailere og fly. I dag reguleres de ulike transportmåtene av egne unimodale konvensjoner, og skillet er videre fulgt opp i intern norsk rett. Oppgaven avgrenses imidlertid mot behandling av innlandssjøfart. CMNI-konvensjonen⁸ om transport i innlandsvann er ikke gjennomført i norsk rett, og videre er transportmåten lite brukt i Norge.

For å sette reglene i et praktisk perspektiv vil oppgaven presentere hypotetiske fraktoppdrag, hvor transportøren vil være logistikksekskapet Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL). Oppgaven vil fokusere på internasjonale transporter bestående av en sjøtransportstrekning og en veistrekning, da dette er transporttyper WWL tilbyr. I tillegg til sjøtransport og veitransport, har jeg valgt å behandle flytransport. Dette er fordi at Montreal-konvensjonen som regulerer flytransport inneholder spesifikke regler om konvensjonens anvendelse på multimodale transporter, og er således interessant for oppgavens tema. Av hensynet til oppgavens omfang, vil togtransport ikke bli behandlet. Bakgrunnen for at oppgaven foretar en fremstilling av flytransport fremfor togtransport, er at Montreal-konvensjonen er den eneste konvensjonen som Norge er bundet av som spesifikt sier at den i enkelte tilfeller får anvendelse på multimodale transporter, jf. konvensjonens art. 38 og art. 18 nr. 4. I så måte er reglene som regulerer togtransport – COTIF-CIM-konvensjonen⁹ – mer lik reglene for veitransport.¹⁰

Når det gjelder ulike typer laster, går det et hovedskille mellom bulklast og stykk gods. Med bulklast menes last som fraktes i lasterom eller vogner, som eksempelvis korn eller olje. Bulklast vil som oftest transporteres ved certepartifrakt. Stykk gods er last som fraktes i enheter, og den rådende fraktmetoden er bruk av containere i linjefart. Imidlertid vil ofte

⁸ Budapest Convention in the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, 2000

⁹ The Uniform Rules Concerning the International Carriage of Goods by Rail (CIM). Appendix B to the Convention on the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980

¹⁰ Hoeks (2010) s. 151

større industriprodukter, som for eksempel biler, ikke fraktes i containere, men ved bruk av ro-ro-skip¹¹. Denne oppgaven avgrenser seg til behandling av stykk gods i linjefart, ettersom det i hovedsak er i containertrafikken dør-til-dør-transport er aktuelt.¹²

1.3 Bakgrunn for Rotterdam-reglene

1.3.1 Den faktiske og rettslige utvikling

Overflytting av gods fra et transportmiddel til et annet har blitt vesentlig forenklet etter at transportnæringen begynte å ta i bruk containere, og den kraftige utviklingen av containertrafikken har fremmet økt bruk av multimodale transporter. Gjennomløpet av containere i havn har steget fra 0 flytninger i 1965 til 225,3 millioner flytninger i 2000, og tallet er spådd å nå 500 millioner i 2010.¹³ Av 60 millioner containere som ble transportert på verdensbasis i 2000, fraktet linjeoperatører 50 prosent av disse i multimodale transporter. Det er estimert at 75 til 80 prosent av containerfrakten i USA skjer ved dør-til-dør-transport. Bruken av multimodale transporter i Europa er imidlertid noe varierende; i Storbritannia foregikk om lag 50 prosent av handelen dør-til-dør i 2000, mens i Tyskland, Sveits og Østerrike lå bruken av dør-til-dør-transport på 25 prosent¹⁴.

Den faktiske utviklingen som har funnet sted i transportnæringen som følge av containerrevolusjonen, er dessverre ikke blitt fulgt opp i den rettslige utviklingen. Det eksisterer i dag store forskjeller i regelverket som regulerer de ulike transportmidlene. Eksempelvis er det ulikheter i de forskjellige transportkonvensjonene når det gjelder ansvarsgrunnlag, ansvarsbegrensinger og transportdokumenter. I juridisk litteratur¹⁵ og rettspraksis har det blitt fremhevet at et ensartet internasjonalt regelverk er ønskelig. En amerikansk høyesterettsdom påpeker ulempene ved Haag-reglene: "[C]onflicts in the

¹¹ Forkortelse av "roll-on/ roll-off"

¹² A/CN.9/WG.II/WP.29 avsnitt 16

¹³ UNCTAD/SDTE/TLB/1 avsnitt 6

¹⁴ A/CN.9/WIII/WP.29 avsnitt 25

¹⁵ Se for eksempel Hoeks (2008) s. 257 og Sturley (2008) s. 480

interpretation of the Hague Rules not only destroy aesthetic symmetry in the international legal order but impose real costs on the commercial system the Rules govern.”¹⁶ Dersom lasten for eksempel blir skadet under en internasjonal transport, er det regleverket som avgjør hvordan tapet skal fordeles. Et ensartet regelverk vil skape forutberegnelighet ved at de ulike partene i vet at deres ansvar vil være det samme uansett hvor en konflikt løses. Resultatet av en eventuell tapsfordeling blir også mer forutsigbart, og det vil være mindre nødvendig med forhandlinger i forkant av avtaleinngåelse. Et ensartet regelverk kan således bidra til at ”juridiske bekymringer” ikke virker forstyrrende på markedet.

1.3.2 Fremveksten av Rotterdam-reglene

UNCITRALs arbeid med Rotterdam-reglene startet i 1996 da UNCITRALs 29. sesjon vurderte et forslag om å se nærmere på reglene for internasjonal sjøtransport, deriblant for å undersøke om det var et behov for harmonisering.¹⁷ Arbeidet med et utkast til ny konvensjon om sjøtransport ble påbegynt av CMI¹⁸ i 1998, som nedsatte en arbeidsgruppe for å undersøke behovet for en ny konvensjon. Under UNCITRALs 33. sesjon i 2000 la blant annet CMI frem at sjøtransporten i praksis ofte bare utgjør en kort etappe av den samlede transporten. Det ble videre påpekt at det oppfattes som kompliserende at ulike regelsett kom til anvendelse på de forskjellige transportetappene. Av den grunn ble det foreslått at en ny konvensjon ikke bare skulle gjelde havn-til-havn, men også for tilstøtende transporter. Under den 9. sesjon av UNCITRALs arbeidsgruppe III, ble det foreslått at en ny konvensjon også skulle gjelde dør-til-dør. Dette ble godkjent av UNCITRALs kommisjon i juni 2002, og arbeidsgruppen fortsatte med sitt arbeid med utkast til en ny konvensjon. FNs generalforsamling vedtok Rotterdam-reglene 11. desember 2008 og autoriserte en undertegningssermoni 23. september i Rotterdam. Per i dag, 12. april 2010, har 21 stater gitt sin signatur, deriblant Norge. Det som nå gjenstår er om Rotterdam-

¹⁶ Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer 515 US 528 (1995)

¹⁷ A/51/17

¹⁸ Comité Maritime International.

reglene skal ratifiseres eller om status quo skal opprettholdes. Dersom Rotterdam-reglene ratifiseres, vil reglene erstatte et ”lappeteppesystem” av konvensjoner.

1.4 Dagens rettskildebilde

Det er i dag ingen internasjonale multimodale konvensjoner som er gjort til en del av norsk rett. Tidligere arbeid med multimodale konvensjoner har mislykkes; Tokyo-reglene¹⁹ ble aldri akseptert av transportnæringen, og etterfølgeren Den multimodale konvensjon²⁰ er ikke trådt i kraft, ettersom ikke tilstrekkelig mange nok stater har tiltrådt konvensjonen. Internasjonale multimodale transporter reguleres derfor i dag av ulike unimodale konvensjoner, som er ratifisert og gjennomført i norsk lovgivning, og av vilkår inntatt i standardkontrakter og transportdokumenter.

1.4.1 Lovgivningen

Når det gjelder transport av stykkgoods til sjøs er særlig Haag-reglene, Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene sentrale. I dag er Norge folkerettslig bundet av Haag-Visby-reglene²¹, som er gjennomført i norsk rett ved sjøloven 24. juni nr. 39 1994 kapittel 13. Samtidig gjennomfører sjøloven Hamburg-reglene²² så langt det er mulig uten at det nødvendiggjør en oppsigelse av Haag-Visby-reglene. Oppgaven begrenses imidlertid til å omhandle Haag-Visby-reglene.

Foruten de maritime konvensjonene, finner man konvensjoner for vei-, fly- og togtransport. For internasjonal veitransport dominerer CMR-konvensjonen²³ i europeisk sammenheng,

¹⁹ Draft Convention on Combined Transport

²⁰ United Nations Conventions on International Multi-modal Transport of Goods, 1980

²¹ The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968

²² United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 30 March 1978

²³ The Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road, 1956 as amended by the 1978 Protocol.

og er i dag gjennomført i norsk rett ved vegfraktloven (veifrl.)²⁴. Når det gjelder internasjonal flytransport, er Norge i dag folkerettslig bundet av Montreal-konvensjonen²⁵. Denne er gjennomført i norsk rett ved lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartslova) kapittel 10.

Norge signerte Rotterdam-reglene under åpningssermonien 23. september 2009. Undertegningen innebærer ikke at Norge er folkerettslig forpliktet etter Rotterdam-reglene, jf. Rotterdam-reglene art. 88. Imidlertid følger det av Wien-konvensjonen 23. mai 1969 om traktatretten art. 18 at undertegning av en konvensjon som krever etterfølgende ratifikasjon, medfører at staten forplikter seg til å ikke handle i strid med konvensjonens formål. Norge har riktig nok ikke ratifisert Wien-konvensjonen, men det er alminnelig oppfatning at denne konvensjonen er utslag av folkerettslig sedvanerett og dermed også er bindende for Norge.²⁶ Konvensjonen vil tre i kraft ett år etter at den 20. stat har ratifisert reglene, jf. Rotterdam-reglene art. 94.

1.4.2 Kontraktsvilkår og standardkontrakter

Det forhold at det ikke finnes tvingende internasjonale regler for multimodale transporter, har gitt grunnlag for regulering i form av kontraktsvilkår og standardkontrakter. Ettersom Den multimodale konvensjon viste seg å ikke være vellykket, innledet UNCTADs sekretariat et samarbeid med ICC²⁷ for å utforme kontraktsvilkår som kunne gjelde generelt for multimodale transporter. Resultatet var ICC/UNCTAD-reglene²⁸, som i korthet holder MTO'en ansvarlig for perioden fra han har mottatt godset til det er levert, selv om skaden eller forsinkelsen skyldes undertransportør eller hans agenter.

²⁴ Lov om vegfraktavtaler 20. desember 1974 nr. 68.

²⁵ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 28 May 1999.

²⁶ Ruud (2006) s. 25.

²⁷ The International Chamber of Commerce

²⁸ UNCTAD/ICC "Rules for Multimodal Transport Documents" 1992.

Videre finnes det flere ulike standardkontrakter. For eksempel har BIMCO²⁹ utgitt standardkontrakten ”Combiconbill 95”, som er et konnossement for kombinerte transporter. I norsk rett vil kontraktsvilkår og standardkontrakter måtte vike for preseptorisk lovgivning, dersom det foreligger motstrid. Dersom en standardkontrakt inntas i transportavtalen, vil den ha lignende funksjoner som en deklarasjonslov.³⁰ Standardkontrakter som anvendes mye i en bransje, kan få status som kutyme og dermed også bli avgjørende hvor partene ikke har inntatt standardkontrakten i transportavtalen.³¹ Dette synspunktet har støtte i rettspraksis, jf. Rt. 1966 s. 857 og Rt. 1973 s. 969.

1.5 Metodespørsmål

Statuttene for Den internasjonale domstol (ICJ) art. 38 – som anses for å gi et alminnelig uttrykk for rettskildene i folkeretten – fastsetter de relevante rettskildefaktorene for tolkning og utfylling av konvensjoner til å være konvensjonens ordlyd, sedvanerett, alminnelige rettsgrunnsetninger og rettslig teori. Konvensjoners forarbeider har altså tradisjonelt liten vekt i folkeretten. I denne oppgaven vil det imidlertid, foruten Rotterdam-reglens ordlyd, legges vekt på forarbeidene ved tolkning av Rotterdam-reglene. Per i dag finnes det få andre kilder. Videre er forarbeidene til Rotterdam-reglene publisert elektronisk, og gir informasjon om både den politiske og rettslige bakgrunnen for artiklene i konvensjonen. I tillegg til ordlyd og forarbeider, vil det drøftelsene i oppgaven bygge på konvensjonens formål og alminnelig transportrettslig bakgrunnsrett.

²⁹ The Baltic and International Maritime Council

³⁰ Eckhoff (2001) s. 256

³¹ I.c.

2 De ulike rettslige regimer i dagens unimodale regelverk

I dette kapittelet vil jeg redegjøre for de ulike rettslige regimer som regulerer unimodale transportert i dag. Jeg vil angi de forskjellige konvensjonenes generelle anvendelsesområde og deres anvendelse på multimodale transportert. Jeg vil deretter se kort på konvensjonenes ansvarsregler og søksmålsfrister. Konvensjonenes anvendelsesområde, ansvarsgrenser og søksmålsfrister har betydning for konfliktilfeller mellom de unimodale konvensjonene, samt ved anvendelsen av Rotterdam-reglene art. 26. Avslutningsvis i dette kapittelet vil jeg analysere forholdet mellom reglene i de unimodale konvensjonene i multimodale transportert.

Gjennom hele kapittel 2 vil jeg ved redegjørelsen av de unimodale konvensjonene, se kort på hvordan de aktuelle reglene er gjennomført i norsk rett.

2.1 Anvendelsesområder

For oppgavens tema, har de unimodale konvensjonenes anvendelsesområde betydning i to henseender. For det første har konvensjonenes virkeområde betydning for i hvilken grad de får anvendelse på multimodale transportert. For det annet gir Rotterdam-reglene art. 26 de unimodale konvensjonene forrang i spesifikke tilfeller, dersom disse konvensjonene får anvendelse på transporten.

Masteroppgaven behandler tre unimodale transportkonvensjoner; Haag-Visby-reglene, CMR-konvensjonen og Montreal-konvensjonen. For en oversiktlig fremstilling, har jeg valgt å behandle den enkelte konvensjons anvendelsesområde i et eget underkapittel.

2.1.1 Haag-Visby-reglene og sjøloven

Haag-Visby-reglene gjelder for internasjonal sjøtransport, jf. konvensjonens art. X. For at Haag-Visby skal komme til anvendelse, kreves det både at det foreligger en avtale om internasjonal sjøtransport og at det er utstedet et konnossement, jf. art. I litra b.

Anvendelsen av konvensjonen krever altså ikke bare en bestemt type transportavtale, men også bruk av et bestemt type dokument. Konnossementet skiller seg fra sjøfraktbrevet ved at det er negotiabelt, som betyr at det er omsettelig. Sjøl. § 252 krever på sin side bare at det foreligger avtale om sjøtransport, for at lovens kapittel 13 skal komme til anvendelse. I praksis vil imidlertid konnossement bli utstedt, og avlaster kan også kreve dette etter § 294.

I engelsk rettpraksis har det i forhold til Haag-Visby-reglene art. I litra b vært spørsmål om en avtale om sjøtransport vil falle inn under konvensjonens anvendelsesområde, dersom det ikke er utstedt konnossement. Dommen *Pyrene Co. v Scindia Navigation Co.*³² gjaldt spørsmålet om transportøren kunne gjøre gjeldende ansvarsgrensene i Haag-Visby art. IV nr. 5 i forbindelse med erstatningsansvar for skade på gods, som hadde oppstått før utstedelse av konnossement. Partene hadde hatt til hensikt å utstede konnossement i forbindelse med inngåelsen av transportavtalen, men dette hadde enda ikke funnet sted da skaden inntraff. Domstolen la avgjørende vekt på dette – og ikke om konnossementet faktisk var utstedt da skaden inntraff. Transportavtalen var ”from its creation ‘covered’ by a bill of lading and is, therefore, from its inception a contract of carriage within the meaning of the Rules and to which the Rules apply.”

Når det gjelder norsk rett, forutsettes det av sjølovens system at konnossement skal utstedes før transporten; for avlaster representerer konnossementet et bevis for at han har levert godset til transportøren, jf. sjøl. § 292 første ledd nr. 1. Avlaster har derfor interesse i at det utstedes konnossement. Videre oppstiller sjøl. § 298 en plikt for transportøren til å undersøke om opplysningene i konnossementet er riktige. Undersøkelsesplikten vil fort miste sitt innhold dersom konnossementer kan utstedes etter transporten; transportøren har nemlig ansvar for konnossementets opplysninger etter lovens §§ 299 tredje ledd og 300.

I tillegg til at transportavtalen må gjelde internasjonal sjøtransport og at det må være utstedt konnossement, er det et vilkår at konnossementet er utstedt i en medlemsstat eller at transporten går fra en havn i en medlemsstat, jf. art. X litra a og b. Konvensjonens anvendelsesområde utvides imidlertid av art. X litra c, som sier at den også får anvendelse hvor transportavtalen bestemmer at Haag-Visby-reglene eller reglene slik de er inkorporert i en stats lovgivning, skal anvendes på transportavtalen – altså hvor konnossementet inneholder en Paramount-klausul.³³ En Paramount-klausul er en klausul som gjør en konvensjon eller en lov til en del av transportavtalen. Art. X litra c angir altså at

³² (1954) 1 Lloyd’s Rep 321.

³³ Siig (1999) s. 201

Paramount-klausuler gir Haag-Visby-reglene anvendelse, i tilfeller hvor en transportavtale i utgangspunktet ikke er underlagt konvensjonens regulering. Haag-Visby-reglene gjelder eksempelvis ikke tvingende på certepartier, jf. art. V, men blir likevel ofte inkorporert i avtaler om certepartibefraktning på frivillig basis.³⁴

Når det gjelder transportørens ansvarsperiode, statuerer Haag-Visby et ”tackle-to-tackle”-ansvar. Dette følger av konvensjonens art. I litra e, og vil si at transportøren kan fraskrive seg ansvar for tap eller skade på godset som skjer før lastingen av godset begynner og etter godset er losset av skipet.³⁵ Fremføring av gods fra lagerskur i havn til skipet er derfor ikke underlagt tvingende regulering. Sjøloven bygger på imidlertid på Hamburg-reglene og oppstiller en ansvarsperiode fra havn-til-havn. Transportøren er således ansvarlig for godset mens det er i hans varetekt i lastehavnen og i lossehavnen, jf. sjøl. § 274, og kan ikke fraskrive seg dette ansvaret.

Et spørsmål er om Haag-Visby-reglene får anvendelse på multimodale transport. Art. I litra b, som definerer hva Haag-Visby legger i ”contract of carriage”, sier at konvensjonen får anvendelse på transportavtaler ”covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea”. Ut i fra bestemmelsens ordlyd, vil ikke reglene regulere sjøstrekingen i generelle, åpne, multimodale transportavtaler, ettersom avtalen ikke relaterer seg til sjøtransport.³⁶

Vil reglene imidlertid få anvendelse på en sjøtransportavtale som utføres som en multimodal transport? Spørsmålet var oppe i den engelske dommen *Pyrene Co. v Scindia Navigation Co.*³⁷. Her var det utstedt konnossement om sjøtransport mellom to medlemsstater, og Haag-Visby skulle derfor i utgangspunktet regulere transporten, jf. konvensjonens art. X. Imidlertid ble transporten utført som en multimodal transport, ved at

³⁴ Wilson (2008) s. 209

³⁵ Falkanger (1999) s. 35

³⁶ Pedersen (2008) s. 1010

³⁷ (1954) 1 Lloyd’s Rep 321

det i tillegg til skip ble benyttet lastebil på befordringen. Retten kom likevel til at Haag-Visby-reglene regulerte sjøtransporten, og uttalte om bestemmelsene i art I: ”I think they attach to a contract, or part of a contract. I say ‘part of a contract’ because a single contract may cover both inland and sea transport; and in that case the only part of it that falls within the Rules is that which, to use the words in the definition of ‘contract of carriage’ in art. I (b), ‘relates to the carriage of goods by sea’. Even if ‘carriage of goods by sea’ were given by definition the most restricted meaning possible, for example, the period of the voyage, the loading of the goods... [it] would still relate to the carriage on the voyage and so be within the ‘contract of carriage.’” Etter engelsk rett vil altså sjøstrekningen i en multimodal transport være underlagt konvensjonens tvingende regulering, dersom det foreligger en sjøtransportavtale og det er utstedt konnossement. Imidlertid vil ikke Haag-Visby-reglene tvingende regulere transportstrekninger som utføres med et annet transportmiddel. Denne løsningen er opprettholdt i dommen *Mayhew Foods v OCL* ³⁸, som videre lar Haag-Visby-reglene regulere lagringen av godset i havn.

Når det gjelder norsk rett, er sjøloven taus om sjøtransport som ledd i en multimodal transport. Det fremgår av § 252 at kapittel 13 får anvendelse på ”avtaler om sjøtransport”. Transportavtalen vektlegges således fremfor hvordan transporten faktisk gjennomføres. Hamburg-reglene påvirket som nevnt utformingen av den nye sjøloven, og forarbeidene sier at med ”sjøtransportavtale forstås der en avtale hvorved transportøren mot frakt påtar seg å transportere gods til sjøs fra en havn til en annen. Hvis avtalen foruten sjøtransporten også omfatter for- eller ettertransport med annet transportmiddel, er bare sjøtransporten undergitt [Hamburg-]konvensjonens regler.”³⁹ Det kan således tyde på at sjøloven legger seg på Hamburg-reglenes linje⁴⁰, hvilket innebærer at sjøstrekningen i en multimodal transport er underlagt sjølovens regulering. Forarbeidene gir på den annen side ikke grunnlag for at sjøloven skal regulere sjøstrekningen under en åpen, generell multimodal

³⁸ (1984) 1 Lloyd’s Rep 317

³⁹ NOU 1993:16 s. 19

⁴⁰ Se Hamburg-reglene art. 1 nr. 6

transportavtale, ettersom transportøren da ikke har påtatt seg å frakte gods fra en havn til en annen.

Sjøloven og Haag-Visby-reglene vil imidlertid få tvingende anvendelse på sjøstrekningen under en generell multimodal transport, dersom den generelle multimodale avtalen angir at den er underlagt reglene. Dette vil imidlertid ikke gjelde for andre transportstrekninger, jf. Haag-Visby-reglene art. I litra e og sjøl. § 274, som sier at transportøren er ”ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i kastehavnen, under transporten og i lossehavnen”. Utenfor reglenes tvingende anvendelsesområde får bestemmelsene bare anvendelse på grunnlag av partenes avtale og har samme virkning som avtalebestemmelser.⁴¹

2.1.2 CMR-konvensjonen og vegfraktloven

2.1.2.1 CMR-konvensjonens art. 1

CMR-konvensjonen regulerer avtaler om internasjonal veitransport med kjøretøy, jf. art. 1. Konvensjonen angir ikke uttømmende hvordan problemer som kan oppstå i en veitransport skal løses, men regulerer hovedsakelig transportdokumenter og transportørens ansvar for tap eller skade på gods, eller forsinket levering. Denne reguleringen er imidlertid tvingende, jf. art. 41. Dette vil si at CMR inneholder bestemmelser som kan gis forrang over Rotterdam-reglene, ettersom Rotterdam-reglene etter art. 26 i visse tilfeller viker for bestemmelser om transportørenes ansvar gitt i unimodale konvensjoner.

For at CMR-konvensjonen skal komme til anvendelse må det for det første foreligge en avtale om veifrakt mot betaling. Konvensjonens *ratione materiae* – materielle anvendelsesområde – er avtaler om frakt av gods med kjøretøy, hvor de aktuelle kjøretøy er opplistet i art. 1 nr. 2. Dette vilkåret er også gjennomført i norsk rett ved vegfraktloven § 1.

⁴¹ Pedersen (2008) s. 1010

CMR-konvensjonens *ratione loci* – geografiske anvendelsesområde – er begrenset til avtaler om internasjonal veitransport. Når det gjelder norsk rett, får vegfraktloven anvendelse både på innenriks befordring og internasjonal befordring, jf. lovens §1. På bakgrunn av at Norge har ratifisert CMR-konvensjonen, er Norge forpliktet til å gjennomføre konvensjonen på det anvendelsesområde som konvensjonen selv angir, dvs. internasjonal veitransport. Vegfraktloven § 5 første ledd sier derfor at loven er absolutt ved internasjonal veibefordring.

Med internasjonal veitransport forstås befordring mellom stater, hvor minst én av statene er tilsluttet CMR-konvensjonen. Konvensjonen får altså anvendelse selv om skade på godset oppstår i en ikke-medlemsstat, så fremt transportavtalen gjelder veitransport mellom to stater, og den andre staten har ratifisert konvensjonen. Det kan imidlertid være at domstolen i ikke-medlemsstaten ut i fra nasjonale motstridsregler kommer til at tvisten skal løses etter denne stats materielle rett, og ikke CMR. Dette problemet er forsøkt løst ved art. 6 nr. 1 litra k.⁴² Bestemmelsen fastslår at fraktbrevet må inneholde en klausul som sier at transporten skal være underlagt reglene i CMR, og det tross i at det skulle finnes klausuler om det motsatte. Et formål bak denne bestemmelsen er å forhindre at en part unnviker sine forpliktelser etter CMR-konvensjonen.⁴³

For å illustrere CMRs geografiske anvendelsesområde, kan det tenkes at gods fraktes på vei fra Ålesund til Bergen under én transportavtale, til sjøs fra Bergen til Le Havre under én avtale og på vei fra Le Havre til Paris under en annen avtale. Spørsmålet er om transporten er underlagt CMR-konvensjonen. Dersom man ser på de enkelte transportavtalene isolert, vil ikke kravet i art. 1 være oppfylt, ettersom det må foreligge ”contract for carriage of goods by road... when the place of taking over the goods and the place designated for delivery are situated in two different countries”. For at den skisserte transporten skal oppfylle kravene i art. 1, må enten én transportavtale dekke hele transporten, eller må én av

⁴²Messent (1995) s. 72

⁴³ United Nations (1975) s. 14

transportavtalene involvere veifrakt mellom to stater.⁴⁴ Sistnevnte tilfelle reiser spørsmålet om dette medfører at alle transportavtalene da blir underlagt CMR, eller om det foreligger en kjede av avtaler som må vurderes individuelt. Ordlyden i konvensjonen taler for at det sistnevnte synspunkt, ettersom art. 1 sier at lastested og leveringssted må være i to ulike stater, og det avgjørende er hva som er ”specified in the contract”. Kommentaren til CMR sier videre: ”When carriage is performed on the basis of several contracts, each of which relates to part of the journey, CMR is applicable only to those parts of the journey which, in themselves, satisfy the conditions of CMR with respect to the territorial scope of application.”⁴⁵ Dette synspunktet er også fulgt opp i norsk rett.⁴⁶

Ikke sjelden vil kontraherende transportør overlate hele eller deler av utførelsen av transporten til en undertransportør. Eksempelvis har kontraherende transportør inngått avtale med vareeier om å frakte gods fra Trondheim til Göteborg, men overlater strekningen Trondheim – Oslo til en undertransportør. Her vil kontraherende transportør svare for hele transporten etter CMR-konvensjonen, ettersom transportavtalen oppfyller vilkårene i art. 1. Et spørsmål som reises er hvilke regler som regulerer undertransportørens ansvar. Ettersom undertransportøren har inngått avtale om å frakte godset fra Trondheim til Oslo, vil han overfor kontraherende transportør måtte svare for transporten etter reglene i vegfraktloven om innenriks befordring. Rettsstillingen er imidlertid usikker når det gjelder hvilke regler som regulerer forholdet mellom undertransportør og vareeier. CMR-konvensjonen og vegfraktloven gir ikke uttrykkelige regler om vareeiers adgang til å rette direktekrav mot utførende transportør, men vareeier har etter norsk rett adgang til dette etter prinsippene i ”Nordland”-dommen⁴⁷. Når det gjelder hvilke regler som får anvendelse, oppfyller transporten Trondheim – Oslo på den ene side ikke vilkårene i CMR art. 1. På den annen side vil det være uheldig om vareeier må forholde seg til forskjellige regelsett, især når hans avtale med kontraherende transportør skal følge reglene om internasjonal

⁴⁴ Messent (1995) s. 14

⁴⁵ United Nations (1975) s. 15 og 16

⁴⁶ Rafen (2008)

⁴⁷ ND 1995 s. 238 NH

veibefordring. Bull påpeker at det neppe er grunn til å gi vareeier en annen rettsstilling overfor undertransportøren, enn hva han ville fått overfor kontraherende transportør, hvilket tilsier at CMR-konvensjonen også bør regulere vareeiers krav mot undertransportøren.⁴⁸ Han fremhever imidlertid at det likevel bør gjøres en reservasjon for tilfeller hvor utførende transportør ikke vet eller måtte forstå at han utgjør et ledd i en internasjonal transport.

Når det gjelder CMR-konvensjonens anvendelse på multimodale transporter, er kravet om ”contract for the international carriage of goods by road” tolket ulikt i medlemsstatene.⁴⁹ Etter engelsk rett omfatter bestemmelsen transportavtaler som enten bestemmer at hele eller deler av transporten skal utføres som veitransport, eller tillater at transporten faktisk utføres som veitransport, jf. *Quantum Corporation Inc. v Plane Trucking Ltd.* (heretter *Quantum-avgjørelsen*)⁵⁰. I Tyskland reguleres multimodale transporter av HGB⁵¹ §§ 452 til 452d, og CMR får anvendelse via disse bestemmelsene.⁵² I 2008 avgjorde BGH⁵³ en sak hvor det var spørsmål om CMR-konvensjonen fikk anvendelse på veitransporten i en multimodal transport.⁵⁴ Retten fant at CMR ikke kom til anvendelse på slike transporter, med mindre man er i CMR-konvensjonen art. 2. Resultatet ble begrunnet med at retten tolket art. 1 til bare omfatte ”rene” unimodale avtaler om veitransport.

Hva er så tilfellet i norsk rett? I LG-2008-18396 uttalte lagmannsretten at i tilfeller hvor en transport blir utført med flere transportmidler, må man se på hva slags avtale man står overfor og hvilke transportdokumenter som er utstedt, for å avgjøre om vegfraktloven regulerer transporten. Saken vedrørte imidlertid veifrl. § 4, som tilsvarer CMR-konvensjonen art. 2. Jeg er derfor usikker på hvilken vekt uttalelsen i dommen kan tillegges

⁴⁸ Bull (2010)

⁴⁹ Haak (2005) s. 95

⁵⁰ (2002) 2 Lloyd’s Rep 2.

⁵¹ Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897 (RGI. S. 219)

⁵² Hoeks (2010) s. 172

⁵³ Bundesgerichtshof

⁵⁴ BGH 17. Jul. 2008, *TranspR* 2008, 365-368. Fremstillingen bygger på Hoeks (2010) s. 173 flg.

i forbindelse med fastleggelsen av vegfraktlovens alminnelige anvendelse på multimodale transporter. Det kan likevel tyde på at vegfraktloven får anvendelse på avtaler om veitransport som utføres som en multimodal transport. Bull sier imidlertid at vegfraktloven ikke gjelder for ”rene” kombinerte transporter, ettersom avtalekriteriet her ikke vil være er oppfylt.⁵⁵

2.1.2.2 CMR-konvensjonens art. 2

På grunnlag av at forskjellene i de unimodale konvensjonene og utfordringene dette medfører i multimodale transporter, har CMR-konvensjonen forsøkt å avhjelpe dette i art. 2.⁵⁶ Her gjøres det unntak fra utgangspunktet om at CMR-konvensjonen bare gjelder for avtaler om veitransport, og unntaket er videre gjennomført i veifrl. § 4. Hovedregelen i CMR art. 1 må derfor leses i sammenheng med art. 2 nr. 1 første punktum, som i kvalifiserte tilfeller gir CMR anvendelse på internasjonal veitransport kombinert med andre transportmidler. Formålet med regelen er å forsikre at personer som har rettigheter i godset fortsatt kan holde veitransportøren ansvarlig dersom skade, tap eller forsinkelse skulle inntreffe.⁵⁷

Art. 2 nr. 1 fastslår at CMR-konvensjonen får anvendelse på befordringen i sin helhet selv om kjøretøyet pålastet med gods under deler av transporten befordres med fartøy, jernbane eller fly, dersom dette skjer uten at godset lesses av kjøretøyet. Dersom godset forblir pålastet kjøretøyet under befordringen med det annet transportmiddel, er det uten betydning om veitransporten utgjør en mindre del av transporten – CMR vil fortsatt regulere hele befordringen. Dersom godset på den annen side omlastes fra kjøretøyet til et annet transportmiddel, som ofte vil være tilfelle med containere, får CMR bare anvendelse på veitransporten.

⁵⁵ Bull (2000) s. 123

⁵⁶ Ramberg (2005) s. 48

⁵⁷ United Nations (1975) s. 17

WWL driver hovedsakelig med biltransport. Lastingen av biler på skip utføres ved at bilene kjøres inn én og én. Vilkåret i art. 2 nr. 1 om at godset må forbli pålastet kjøretøyet under transporten med det annet transportmiddel er således ikke oppfylt, og CMR får ikke anvendelse. Sjøtransporten reguleres derfor av Haag-Visby-reglene i en multimodal transport av biler.

CMR art. 2 angir ikke bare tilfeller hvor konvensjonen også får anvendelse på multimodale transporter; art. 2 nr. 1 annet punktum regulerer tilfeller hvor konvensjonen viker.

Bestemmelsen statuerer et nettverksprinsipp, hvilket innebærer at hvor skade, tap eller forsinkelse kan henføres til en transportetappe utført med et annet transportmiddel, så skal tvingende regler som regulerer transport med dette andre transportmiddel få anvendelse som om det forelå en separat transportavtale for denne etappen.⁵⁸ Veitransportørens ansvar vil da bedømmes etter de regler som gjelder for det annet transportmiddel. Regelen er utformet av hensynet til veitransportørens regressrett. Ettersom skaden forutsetningsvis inntreffer mens godset transporteres av en utførende transportør, og en avtale mellom kontraherende og utførende transportør vil reguleres av reglene for vedkommende transportmiddel, har man sett det som uheldig at kontraherende transportør skal komme i et strengere ansvar overfor vareeier enn hva han kan tilbakekreve av utførende transportør.⁵⁹

For at CMR skal vike, er det et hovedvilkår at tapet, skaden eller forsinkelsen skjedde under frakten på det annet transportmiddel – for eksempel at skaden inntraff mens en lastebil med gods benyttet seg av fergetransport.

I engelsk rettspraksis har det vært spørsmål om håndtering av godset i havn faller inn under veitransporten. I *Thermo Engineers Ltd. v. Ferrymasters Ltd.*⁶⁰ uttalte retten at CMR må forstås slik at den er ment å være i overensstemmelse med andre transportkonvensjoner, og at lasteoperasjoner derfor skal reguleres av Haag-Visby-reglene, jf. konvensjonens art. II. Etter norsk rett regulerer sjøloven transportørens ansvar for skader som inntreffer i havn, jf. § 274.

⁵⁸ Nettverksprinsippet vil bli behandlet mer inngående i kapittel 5.

⁵⁹ Rafen (2008)

⁶⁰ (1981) 1 Lloyd's Rep. 200

For at transporten skal være underlagt reglene for det annet transportmiddel, er det videre et vilkår at tapet, skaden eller forsinkelsen *ikke* skyldes veitransportøren, men en hendelse som bare kunne inntreffe under og på grunn av transporten med det andre transportmiddelet. I en dom fra Gulating lagmannsrett hadde gods blitt skadet under sjøtransporten mens det var pålastet en trailer. Skaden oppsto på grunn av at godset ikke var tilstrekkelig sikret i forhold til de påkjenninger det ble utsatt for under sjøtransporten. Spørsmålet i saken var om skaden skyldtes veitransportøren⁶¹, jf. veifrl. § 4 annet ledd. Lagmannsretten la til grunn at den som påtar seg å frakte gods må sørge for at godset er tilstrekkelig sikret, og at det er sjåføren som har best kjennskap til kjøretøyet og den aktuelle transportstrekningen. Dette innebar at sjåføren eller kontraherende transportør ”skulle sørget for at godset ikke bare var tilstrekkelig sikret for transport på vei, men også for transport med skip, herunder den type roroskip – som det var tale om i dette tilfellet.”⁶² Vilkårene for å anvende unntaket i veifrl. § 4 annet ledd, og la de sjørettslige ansvarsregler regulere erstatningssaken, var derfor ikke tilstede. Dommen illustrerer at selv om skaden skyldes en hendelse som oppsto med det annet transportmiddel, må det foretas en selvstendig vurdering av om skaden skyldes en risiko som veitransportøren må bære ansvar for.

I engelsk rett synes man å vektlegge om den skadeutløsende *hendelsen* kunne inntruffet på land⁶³:

”One is concerned to consider not whether the loss or damage could only have occurred in the course of the other means of transport but whether the event could only so occurred. It seems to me that any adequate description of the relevant events in this case would have to include a statement to the effect that a collision with the bulkhead of a ship had taken place in the course of loading the ship. Such an event could only have occurred in the course of, and by reason of, the carriage by sea.”⁶⁴

⁶¹ I saken var det på det rene at sjåføren som hadde utført transporten, måtte identifiseres med veitransportøren.

⁶² LG-2008-18396

⁶³ *Thermo Engineers Ltd. v. Ferrymasters Ltd*

⁶⁴ Sitert fra Messent (1995) s. 49

Det siste vilkåret som må være oppfylt for at transportørens ansvar skal reguleres av reglene som gjelder for det annet transportmiddel, er at disse reglene ikke skal kunne fravikes ved en hypotetisk avtale om transport med det andre transportmiddel. En hypotetisk avtale om sjø- eller flytransport vil oppfylle dette kravet, ettersom transportørens ansvar da er underlagt tvingende regulering.

Det er stillet spørsmål ved om CMR art. 2 er forenelig med andre transportkonvensjoner. I kommentaren til CMR blir det argumentert for at CMR er forenelig med andre konvensjoner; det påpekes at hvor en veitransportør samtidig er kontraherende eller utførende transportør for et annet transportmiddel, ikke vil bli fri fra sitt ansvar etter den andre transportkonvensjon på grunn av CMR art. 2 nr. 1. Videre hindrer ikke CMR art. 2 nr. 2 personen som har rettigheter i godset til å fremme krav direkte mot transportøren av det annet transportmiddel.⁶⁵ På den annen side er det på det rene at art. 2 utvider CMR-konvensjonens anvendelsesområde til å omfatte transporter som i utgangspunktet reguleres av andre konvensjoner. Rotterdam-reglene har på sin side tatt høyde for CMR-konvensjonen art. 2; konvensjonens art. 82 litra b gir CMR-konvensjonen anvendelse når gods pålastet et kjøretøy transporteres på et skip.

2.1.3 Montreal-konvensjonen og luftfartsloven

Internasjonal lufttransport av gods reguleres i dag av Montreal-konvensjonen, som trådte i kraft 4. november 2003. I motsetning til hva gjelder Haag-Visby og CMR, har mange av verdens viktigste handels- og transportnasjoner ratifisert Montreal-konvensjonen.

Kina, USA, Brasil, Mexico og Canada er verken medlem av Haag-Visby eller CMR, men har vedtatt Montreal-konvensjonen. Videre er Montreal-konvensjonen ratifisert av medlemsstatene i Den Europeiske Union (EU), som inkluderer den viktige handelsnasjonen Tyskland. Tyskland er ikke medlem av Haag-Visby-reglene.

⁶⁵ United Nations (1975) s. 19

Montreal-konvensjonen erstatter Warszawa-konvensjonen⁶⁶ med senere endringer, som luftfartsloven (luftl.) bygger på. Montreal-konvensjonen er ment å avløse Warszawa-konvensjonen, men bygger både i innhold og oppbygning på denne konvensjonen.⁶⁷ Tiltredelsen til Montreal-konvensjonen medførte likevel endringer i luftfartsloven, da konvensjonen gir et betydelig sterke erstatningsrettslig vern når det gjelder erstatning i forbindelse med død eller personskader på passasjerer enn hva Warszawa-konvensjonen gjorde. Luftl. kapittel X regulerer befordring av gods.

Montreal-konvensjonen art. 1 nr. 1 fastslår at konvensjonen får anvendelse på internasjonal transport av personer, bagasje og gods med luftfartøy, dersom transporten enten utføres mot vederlag eller utføres vederlagsfritt av et luftfartsselskap. Dette er for godstransports vedkommende gjennomført i norsk rett ved luftl. § 10-1. Med internasjonal transport forstås enhver transport hvor avtalt avgangssted eller bestemmelsessted ligger innenfor to medlemsstats territorium, eller ligger innenfor en medlemsstats territorium når det er avtalt landing i en stat som ikke er medlem av konvensjonen. Luftl. § 1-2 tredje ledd sier at lovens kapittel X får anvendelse på luftfart med norsk og utenlandsk fartøy også utenfor norsk område ”i den utstrekning det følger av overenskomst med fremmed stat”. Dette må ses i sammenheng med reguleringen av internasjonal befordring av luftfart i Montreal-konvensjonen, som Norge er folkerettslig forpliktet å gjennomføre.⁶⁸

Det avgjørende etter Montreal-konvensjonen er om avgangssted eller bestemmelsessted angitt i transportavtalen er i en medlemsstat. Dersom vilkåret er oppfylt, får konvensjonen likevel anvendelse uavhengig om transporten avbrytes eller landing finner sted i en ikke-medlemsstat. Avgjørende er altså det avtalte avgangssted eller bestemmelsessted – og ikke det faktiske.⁶⁹

⁶⁶ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929

⁶⁷ Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) s. 9

⁶⁸ Moe (2008) note 8

⁶⁹ Pedersen (2008) s. 859

Når det gjelder Montreal-konvensjonens anvendelse på multimodale transporter, sier art. 38 nr. 1:

“In case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of article 18, apply only to the carriage by air provided that the carriage by air falls within the terms Article 1.”

Forutsatt at det foreligger en avtale om internasjonal lufttransport, begrenser bestemmelsen konvensjonen til å bare regulere lufttransporten ved en multimodal transport. Eksempelvis inngås det en avtale om lufttransport fra Billund i Danmark til Narita lufthavn i Japan via Frankfurt, og avtalen inneholder en klausul som gir transportøren rett til å utføre transporten fra Billund til Frankfurt med et annet transportmiddel – i praksis kalt liberty-klausul⁷⁰. Transportøren benytter seg av liberty-klausulen, og utfører den første delen av transporten som veitransport. Ut i fra konvensjonens ordlyd vil bare lufttransporten tvingende reguleres av Montreal-konvensjonen.

Art. 38 viser til konvensjonens art. 18 nr. 4, som angir ansvarsperioden for lufttransport. Hovedregelen er at ansvarsperioden ikke strekker seg til sjøfart eller innenlands transport utenfor en flyplass. Det gjøres imidlertid unntak fra dette. For det første bestemmer art. 18 nr. 4 annet punktum at konvensjonen regulerer transport som utføres i forbindelse med pålasting, levering og videreforsendelse av gods i en avtale om lufttransport, med mindre det kan bevises at skaden inntraff utenfor lufttransport. Godtgjøres det at tapet eller skaden ikke inntraff under lufttransporten, regulerer ikke Montreal-konvensjonen forholdet. Hvor skaden ikke kan lokaliseres til en transportetappe, vil konvensjonen derimot få anvendelse. Hoeks påpeker imidlertid at regelen ikke kan gis anvendelse på alle transporter som skjer i tilknytning til en lufttransport; det ligger nemlig en begrensning i uttrykket ”for the purpose of loading, delivery and transhipment”.⁷¹ Eksempelen om transport fra Billund fra Narita,

⁷⁰ Grönfors (1990/1991) s. 594

⁷¹ Hoeks (2010) s. 248

bygger på den danske høyesterettsavgjørelsen ”Lakseørredrogn-dommen”⁷², hvor godset ble skadet under veitransporten i Tyskland. Transportetappen Billund – Frankfurt er imidlertid for omfattende å betegnes som ”bi-transport” til lufttransporten, og kan ikke sies å være ”for the purpose of loading”.

For det annet fastslår bestemmelsens tredje punktum at Montreal-konvensjonen får anvendelse på transporter utført med et annet transportmiddel, dersom det foreligger avtale om lufttransport og transportøren benytter et annet transportmiddel uten senders samtykke. Transportavtalen – og ikke den faktiske utførelse – er altså avgjørende; konvensjonen gir sine egne bestemmelser forrang i multimodale transporter, dersom benyttelsen av det annet transportmiddel strider mot transportavtalen. Unntakene i art. 18 nr. 4 annet og tredje punktum medfører at ansvarsperioden for lufttransport i enkelte tilfeller strekker seg utover faktisk lufttransport.

I avtaler om lufttransport er det ikke uvanlig at transportøren gis en opsjon til å utføre deler av transporten som veitransport. Spørsmålet er hvordan veitransporten skal reguleres. Det forutsettes at veitransporten er så omfattende, at art. 18 nr. 4 annet punktum ikke får anvendelse. Etter ordlyden i art. 38 nr. 1, gjelder konvensjonen bare tvingende på ”the carriage by air”.

Rettspraksis viser at spørsmålet er løst ulikt i de ulike medlemsstatene. Den engelske *Quantum*-avgjørelsen av Court of Appeal gjaldt transport av harddisker fra Singapore til Dublin, hvor Air France hadde påtatt seg å utføre hele transporten. I transportavtalen ble det bestemt at godset skulle flys til Paris fra Singapore. Avtalen inneholdt imidlertid en klausul som ga Air France rett til å benytte andre transportmidler fra Paris til Dublin. Air France inngikk deretter kontrakt med en undertransportør, Plane Trucking, om utførelse av veitransport fra Paris til Dublin. Under veitransporten i England stjal Plane Truckings sjåfør godset, og varesiden krevde full og ubegrenset erstatning av Air France. Hovedspørsmålet i saken var hvilke regler som regulerte veitransporten. Air France hevdet

⁷² UfR 2008 s. 1638 H

at den multimodale transportavtalen kun var underlagt tvingende ansvarsregler for lufttransport fra Singapore til Paris, og at veitransporten derfor var underlagt avtalens bestemmelser og en ansvarsbegrensning på 17 SDR. Vareeier, Quantum, hevdet imidlertid at veitransporten var underlagt CMR, og at konvensjonens art. 29 om ubegrenset ansvar ved forsettelige handlinger kom til anvendelse. Court of Appeal besvarte spørsmålet med at enhver avtale som gir transportøren en rett til å utføre transporten helt eller delvis som veitransport, skal anses som en avtale om veitransport dersom avtalen faktisk utføres som veitransport. CMR-konvensjonen fikk således anvendelse på veitransporten. I ”Lakseørredrogn-dommen” kom imidlertid retten til at det forhold ”at aftalen indeholdt en option, som gav fragtføreren adgang til uten videre at benytte et andet transportmiddel, ikke kan føre til, at aftalen ikke skal anses for en avtale om flytransport.” Resultatet ble at den danske luftfartsloven også regulerte veitransporten. Dersom den danske CMR-loven hadde fått anvendelse, ville kravet vært foreldet. Bakgrunnen for de ulike resultatene i dommene, er at Court of Appeal vektla den faktiske utførselen av transporten, mens den danske Højesteret lar transportavtalen få avgjørende betydning.

I *Quantum*-avgjørelsen var det Warszawa-konvensjonen som regulerte flytransporten mellom Singapore og Paris. Videre bygget den danske luftfartsloven på samme konvensjon da ”Lakseørredrogn-dommen” ble avsagt. Ordlyden i Warszawa-konvensjonen art. 31 om kombinerte transporter, er imidlertid nærmest identisk med Montreal-konvensjonen art. 38 nr. 1. Jeg antar derfor at resultatet i dommene vil opprettholdes etter Montreal-konvensjonen.

Etter art. 1 får Montreal-konvensjonen bare tvingende anvendelse på avtaler om internasjonal lufttransport. Videre tilsier ordlyden i art. 38 nr. 1 at konvensjonen bare tvingende regulerer lufttransportavtaler, og ikke transporter som *faktisk utføres som lufttransport* i en multimodal transportavtale. Dette syn har også støtte i juridisk teori.⁷³ Det kan imidlertid avtales at Montreal-konvensjonen også skal få anvendelse på transporter som ikke oppfyller vilkårene i art. 1. Etter konvensjonens art. 27 eksisterer det en grunnleggende avtalefrihet. Det kan imidlertid ikke avtales midlere ansvarsbestemmelser og lavere ansvarsgrenser til fordel for transportøren, jf. art. 26.

⁷³ Grönfors (1990/1991) s. 597 og Pedersen (2008) s. 1012 ff.

2.2 Ansvarsgrunnlag, ansvarsgrenser og søksmålsfrister

Dette underkapittelet har til formål å gi en oversikt over de unimodale konvensjonenes regler om transportørens ansvarsgrunnlag, ansvarsgrenser og søksmålsfrister. Dette gjøres for det første på bakgrunn av at Rotterdam-reglene art. 26; dersom en transport faller inn under en av de omtalte konvensjoners anvendelsesområde, vil også konvensjonens bestemmelser tvingende regulere transportørens ansvar, ansvarsgrenser og søksmålsfrister. For det annet vil oversikten illustrere forskjellene i de unimodale konvensjonene, og hvorfor det kan være gunstig for vareeier at en tvist løses etter en bestemt konvensjon fremfor en annen konvensjon.

2.2.1 Ansvarsgrunnlag ved tap, skade eller forsinkelse

2.2.1.1 Haag-Visby-reglene

Ansvarsgrunnlaget for tap eller skade på gods reguleres i Haag-Visby-reglene art. IV nr. 1 og nr. 2. Ansvarsreglene i konvensjonen regulerer uttømmende kravsgrunnlaget mot transportøren, og gjelder videre også for transportørens kontraktshjelpere, jf. art. IV bis nr. 1 og nr. 2. Haag-Visby holder transportøren ansvarlig for tap eller skade på gods i tilfeller hvor han ikke har oppfylt sin forpliktelse om å holde skipet sjødyktig i henhold til lasten.⁷⁴ Videre er transportøren ansvarlig for tap eller skade som følge av behandlingen av godset. Etter konvensjonen er transportøren pålagt bevisbyrden for at han har opptrådt aktsomt. I den sammenheng oppstiller art. IV nr. 2 i litra c til p forhold som transportøren kan påberope seg sin exculpering.⁷⁵ Transportøren kan imidlertid aldri bli ansvarsfri på grunn av sjøudyktighet.⁷⁶ Dette er også gjennomført i sjøl. § 276 annet ledd.

⁷⁴ Bull (2004) s. 253

⁷⁵ Brækhus (1996) s. 338

⁷⁶ Carr (2010) s. 320

I sjøloven er transportørens erstatningsansvar som følge av tap eller skade på gods, samt tap som følge av forsinkelse gjennomført i §§ 274 – 289. Bestemmelsene ligger nær opp til Haag-Visby-reglene, men fraviker konvensjonen på enkelte punkter. Hovedregelen om ansvarsgrunnlag oppstilles i sjøl. § 275 første ledd, som sier at transportøren er ansvarlig for tap eller skade som skyldes transportøren selv eller noen han svarer for. Dersom transportøren skal unngå ansvar, må han sannsynliggjøre at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse hos ham selv eller noen han svarer for. Sjøloven pålegger, som Haag-Visby, transportøren bevisbyrden, og han har dermed et culpaansvar med omvendt bevisbyrde.⁷⁷

I motsetning til Haag-Visby, holder sjøloven transportøren ansvarlig også for forsinkelser som inntreffer utenom sjøreisen. Loven skiller i den sammenheng mellom forsinkelser som fører til tap eller skade, og rene forsinkelser. Mens forsinkelser som fører til tap – frukten råtner fordi den kommer for sent frem – dekkes av sjøl. § 275, regulerer rene forsinkelser særskilt i § 278. Ansvarsgrunnlaget er imidlertid det samme som for fysisk skadeforvoldelse. Sjøloven bygger i dette tilfellet på Hamburg-konvensjonen art. 5.

2.2.1.2 CMR-konvensjonen

Ansvarsgrunnlaget ved tap eller skade av gods oppstilles i CMR-konvensjonen art. 17, og er gjennomført i norsk rett ved vegfraktloven kapittel 4. Art. 17 nr. 1 statuerer et strengt ansvar for veitransportøren, og sier at han er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelse til utlevering. Bestemmelsen skiller ikke mellom forsinkelse som fører til skade og rene forsinkelse; begge tilfeller reguleres av art. 17, som holder transportøren ansvarlig for forsinkelse som inntreffer mens godset er i hans varetekt. Transportørens ansvar modifiseres av art. 17 nr. 2. Transportøren vil likevel være ansvarsfri dersom han godtgjør at skadeårsaken skyldes feil eller forsømmelse fra varesiden, ordrer gitt fra varesiden, iboende mangler i lasten eller at skaden var unngåelig – altså hvis skaden skyldes forhold som transportøren ikke kunne unngå eller han ikke kunne forebygge følgene av.

⁷⁷ Bull (2004) s. 243

Veitransportøren kan ikke påberope seg mangler ved kjøretøyet som ble brukt under transporten som en ansvarsfritaksgrunn, jf. art. 17 nr. 3. Imidlertid oppstiller art. 17 nr. 4 grupper av tilfeller hvor transportøren er ansvarsfri. Kategorisk kan man si at gruppene omhandler tilfeller hvor tapet eller skaden ”skyldes den særlige fare som knytter seg til”⁷⁸:

- Bruk av åpnet kjøretøy
- Mangelfull pakning av godset
- Håndtering av godset foretatt av personer på varesiden
- Sensibelt gods
- Utilstrekkelig eller uriktig merking av godset
- Frakt av levende dyr

Dersom transportøren kan godtgjøre at tapet eller skaden på godset kan være oppstått på grunn av et tilfelle nevnt i art. 17 nr. 4, skal det legges til grunn at tapet eller skaden er oppstått på denne måten. Imidlertid skal varesiden ha mulighet til å bevise at dette ikke er tilfellet, jf. art. 18 nr. 2. Gjennom europeisk rettspraksis er det imidlertid lagt til grunn et strengere beviskrav for transportøren enn hva ordlyden i art. 18 nr. 2 kanskje skulle tilsi; transportøren må nemlig bevise at et av tilfellene i art. 17 nr. 4 har funnet sted. I en tysk dom vedrørende ødeleggelser av brett med fersken, ble det uttalt at: ”To ‘establish’ in the sense of Article 18(2) CMR does not mean that the mere assertion of facts which would allow (the court) to apply one of the exemptions from liability listed in Article 17(4) CMR. The carrier must rather prove the existence of one of these exemptions.”⁷⁹ Regelen i art. 18 nr. 2 er gjennomført i norsk rett ved veifrl. § 29. Om transportørens bevisbyrde uttaler Bull at det er nok at transportøren godtgjør at tapet eller skaden ”*kan være* oppstått på grunn av en fare som omhandlet i et av unntakene”.⁸⁰ Det ser etter dette ut til at beviskravet er tolket noe forskjellig i CMR-konvensjonens medlemsstater.

⁷⁸ Ordlyden i vegfraktloven § 29 første ledd

⁷⁹ OLG. Munchen, 27.11.68 (1971) 6 E.T.L 115. Sitert fra Messent (1995) s. 143

⁸⁰ Bull (2000) s. 85

2.2.1.3 Montreal-konvensjonen

Hovedregelen for transportørens ansvar for tap eller skade på gods gis i Montreal-konvensjonen art. 18 nr. 1, som oppstiller et objektivt ansvar for transportøren. Regelen er gjennomført i norsk rett ved luftl. § 10-19 første ledd første punktum. Etter konvensjonens art. 18 nr. 2 og luftl. § 10-19 første ledd annet punktum gjøres det unntak for transportørens ansvar, i den utstrekning han godtgjør at skaden skyldes godsets egen beskaffenhet eller mangler ved godset, mangelfull pakning av godset utført av andre enn transportøren eller noen han svarer for, krigshandlinger eller væpnet konflikt, eller utøvelse av offentlig myndighet i forbindelse med innførsel eller utførsel av godset.

Transportøren er også ansvarlig for tap eller skade som følge av forsinkelse, dersom han ikke har tatt alle de forholdsregler som det var rimelig å kreve for å unngå dette, jf.

Montreal-konvensjonen art. 19 og luftl. § 10-20. Transportørens forsinkelsesansvar er i så måte begrenset, og praksis viser også dette.⁸¹

2.2.2 Ansvarsgrenser

Utgangspunktet i kontraktsretten er at skadelidte skal få dekket sitt økonomiske tap.⁸²

Transportrettens regler avviker imidlertid fra det som følger av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper; for det første skjer det en standardisering av erstatningen og for det andre vil ikke ansvaret overstige et visst omfang per kollo eller kilo, ettersom de nasjonale lovene og konvensjonene fastsetter ansvarsgrenser.

Når det gjelder standardiseringen av erstatningsutmålingen i veifrakt, sier veifrl.

§ 32, jf. §35, at godsets verdi skal beregnes etter børsprisen eller markedsprisen på stedet og tiden for overtakelsen til befordringen. Denne regelen bygger på CMR-konvensjonen art. 23. Haag-Visby art. IV nr. 5 litra b og sjøl. § 279 oppstiller en lignende regel, men rettspraksis viser at en normaltapsbegrensningsregel ikke er ubetinget tilfelle etter sjøloven,

⁸¹ Ramberg (2005) s. 54

⁸² Hagstrøm (2004) s. 520

jf. ND 1987 s. 160 NH NY DOLSØY. For lufttransport oppstiller ikke luftfartsloven begrensninger i erstatningsutmålingen, og erstatningsbeløpet må derfor fastsettes etter alminnelige utmålingsregler. Imidlertid kan erstatningen nedsettes eller falle bort på grunn av skadelidtes medvirkning, jf. Montreal-konvensjonen art. 20 og luftl. § 10-21.

De nasjonale lovene og konvensjonene fastsetter i dag ansvarsgrenser målt i ”Special Drawing Rights” (SDR). Dette er en målenhet som fastsettes av Det internasjonale valutafond, ”på grunnlag av et veid gjennomsnitt av et utvalg valutaer”⁸³ og utgjorde 23. mars 2010 NOK 9.064870. Tradisjonelt har man knyttet ansvarsgrenser til kollo, men man opererer i dag også med ansvarsgrenser knyttet til per kilogram av godsets bruttovekt.⁸⁴ Etter Haag-Visby-reglene art. IV nr. 5 litra a og sjøl. § 280 begrenses transportørens ansvar til 667 SDR per kollo eller enhet, eller 2 SDR per kilo av godset bruttovekt. Skadelidte kan her velge det alternativ som er gunstigst for ham. For internasjonal veifrakt er ansvarsgrensen 8,33 SDR per kilo av godsets bruttovekt, jf. veifrl. § 32 tredje ledd og CMR-konvensjonen art. 23 nr. 3. Når det gjelder forsinkelser innen veifrakt, skiller dette seg imidlertid fra ansvarsgrensene ved tap eller skade på godset; etter veifrl. § 35 og CMR art. 23 nr. 5 er ansvaret begrenset til fraktseløpet. Ansvarsgrensen i luftl. § 10-22 tredje ledd er satt 17 SDR per kilo for tap på grunn av ”godset forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt”, og gjennomfører Montreal-konvensjonen art. 22 nr. 3.

Et lovforslag om å regulere ansvarsgrensene i forskrift er imidlertid under behandling⁸⁵, ettersom Montreal-konvensjonen art. 24 fastslår at ICAO⁸⁶ skal vurdere ansvarsgrensene hvert femte år i henhold til nærmere bestemte faktorer, og eventuelt foreta en revisjon av ansvarsgrensen. I brev 30. juni 2009 foreslo ICAO å heve ansvarsgrensene med 13,1%. Ettersom ikke tilstrekkelig mange stater hadde innvendinger mot dette, ble forhøyningen foretatt. Nye ansvarsgrenser gjelder derfor fra 1. januar 2010, og for godsbefordring ble

⁸³ Jf. note 1 til sjøloven § 505

⁸⁴ Ramberg (2005) s. 51

⁸⁵ Se høringsbrev 8. desember 2009

⁸⁶ International Civil Aviation Organization

ansvarsgrensen avrundet til 19 SDR.⁸⁷ Norge er derfor folkerettslig forpliktet til å heve ansvarsgrensene i luftl. § 10-22.

På grunn av de ulike ansvarsgrensene vil det ha stor betydning hvilken konvensjon som får anvendelse, i sær ved frakt av kostbart gods. Eksempelvis vil kanskje vareeier få dekket hele sitt økonomiske tap dersom godset skades under lufttransport, mens dette ikke er tilfelle ved veitransport. Selger eller kjøper av gods vil imidlertid ofte forsikre seg ved en vareforsikring.

2.2.3 Søksmålsfrister

Etter Haag-Visby-reglene art. 3 nr. 6 og sjøl. § 288 skal mottaker reklamere skriftlig ved mottakelsen av godset, dersom det er skadet eller tapt. Videre løper det en foreldelsesfrist på ett år fra utleveringen av godset eller fra det tidspunkt da utlevering på bestemmelsesstedet skulle ha funnet sted, jf. Haag-Visby art. 3 nr. 6 og sjøl. § 501 første ledd nr. 7. En foreldelsesfrist på ett år er videre fulgt opp i CMR art. 32 nr. 1 og veifrl. § 41. Montreal-konvensjonen art. 35 og luftl. § 10-29 har på den annen side en foreldelsesfrist på to år.

I veifrakt avbrytes foreldelsesfristen ved at det fremsettes et skriftlig krav. I sjø- og lufttransport avbrytes imidlertid foreldelsesfristen ved søksmål.⁸⁸

Haag-Visby-reglene relaterer foreldelsesfristen kun til transportørens ansvar for tap og skade av gods. Foreldelsesfristen i CMR vedrører på den annen side "an action arising out of carriage under this Convention", og fristen i Montreal-konvensjonen angår "the right to damages". De to sistnevnte konvensjoners ordlyd omfatter derfor også eventuelle søksmål fra transportørens side mot sender og mottaker av godset, som for eksempel krav på frakt. Haag-Visbys ordlyd er snevrere, og foreldelsesregelen i art. 3 nr. 6 vil derfor ikke omfatte dette.

⁸⁷ ICAOs brev 30. juni 2009

⁸⁸ Jf. luftl. § 10-29 og sjøl. § 502

2.3 Konfliktsituasjoner mellom to unimodale konvensjoner

Som vist i punkt 2.1 er de unimodale konvensjonene i utgangspunktet anvendelige på de transportstrekningene som konvensjonen selv angir faller inn under deres anvendelsesområde. Videre er det i punkt 2.2 redegjort for forskjellene i reglene vedrørende transportørens ansvarsgrunnlag, ansvarsgrenser og søksmålsfrister. Jeg vil derfor redegjøre for hvordan man skal identifisere hvilken konvensjon som skal få anvendelse i tilfelle to konvensjoner overlapper hverandre.

2.3.1 Problemstillingen

To konvensjoner kan få anvendelse på én transport, for eksempel ved at det benyttes flere transportmidler på én gang, eller ved at det foreligger en generell multimodal transportavtale og det ikke på forhånd er avtalt hvilket regelsett som skal anvendes.⁸⁹ Dersom konvensjonene ikke selv løser problemet, må det bestemmes hvilken konvensjon som skal få anvendelse på transporten. Ettersom Den multimodale konvensjonen ikke er trådt i kraft, er dette et spørsmål som må løses av domstolene.

Problemstillingen om overlappende konvensjoner er belyst i den kjente avgjørelsen i UfR 1984 s. 577 – ”Rejesagen”. Saken gjaldt et CIF-salg av reker, hvor det ved reisens ankomst manglet 27 kartonger reker. Selger hadde inngått avtale med T om transport av rekene fra Hirtshals til London. T hadde videre inngått avtale med B om å sørge for transporten, og B inngikk avtale med rederiet R om sjøtransport til England. Rekene ble så lastet i containere, og kjørt i lastebil fra Hirtshals til Århus. I Århus kjørte lastebilen på en ferge som fraktet lastebilen til Middlesbrough. Containerne med reker ble deretter fraktet videre med lastebil til London, hvor det ble konstatert at det manglet 27 kartonger reker. Selger krevde erstatning av T for tapet, som på sin side krevde regress hos B og R. T hevdet at B og R var ansvarlige etter den danske CMR-loven, henholdsvis som kontraherende og utførende

⁸⁹ Siig (1999) s. 205

transportør. Ettersom transporten både falt inn under Haag-Visbys og CMRs anvendelsesområde, jf. CMR art. 2 nr. 1, var spørsmålet hvilken konvensjon, slik den var inkorporert i dansk rett, som regulerte tapet. Som en konsekvens av de ulike søksmålsfristene, ville kravet være foreldet etter Haag-Visby-reglene, men ikke etter CMR-konvensjonen. Dommen viser således at problemstillingen om hvilken konvensjon som skal gis forrang i tilfelle en transport faller inn under to konvensjoners anvendelsesområde, kan få store konsekvenser for partene. I denne saken vektla retten at det var utstedt et gjennomgangskonnossement, og at det ikke var grunnlag for å løse spørsmålet etter andre regler enn de regler som var anvendelig på konnossementet – altså Haag-Visby-reglene. Dommen er imidlertid kritisert ettersom den går svært langt i å gi type transportdokument avgjørende vekt, da den faktiske utførselen falt inn under CMR-konvensjonen art. 2.⁹⁰

2.3.2 Hvilken konvensjon gis forrang i tilfelle overlapp?

For å identifisere hvilken konvensjon som skal gis forrang i tilfelle to konvensjoner har et overlappende anvendelsesområde, må man se på hvilken del av transporten som er den dominerende og hvordan transportavtalen er kommet til uttrykk.⁹¹ Dette fremkommer av forarbeidene til vegfraktloven⁹² og er videre fulgt opp i ND1984 s. 292.

I ND 1984 s. 292 hadde transportøren påtatt seg å frakte aluminiumsbånd fra Oslo via Felixstowe til Huntingdon i England, og det ble utstedt konnossement for kombinert transport. Godset ble skadet under veitransporten i England, og transportøren hevdet forgeries at transporten var underlagt vegfraktloven. Retten uttalte at dersom vegfraktloven skal få anvendelse, forutsettes det at det må skje godsbefordring på vei i Norge. Kjøringen på kaien i Oslo ble betraktet som en lasteoperasjon i tilknytning sjøtransporten, og ikke som en veitransport. Det forelå således ikke en avtale om internasjonal veitransport, og vegfraktloven fikk ikke anvendelse.

⁹⁰ Siig (1999) s. 206

⁹¹ Rafen (2008)

⁹² NUT 1971:2 s. 12

Et spørsmål som reises, er hvordan man skal identifisere hvilken type transportavtale som regulerer avtalen. I dommen fra Gulating lagmannsrett⁹³, omtalt i punkt 2.1.2.2, uttales det:

”Ved vurderingen av hva slags avtale en står overfor er det sentralt hvilke dokumenter partene har anvendt for å bekrefte avtalen. I vår sak er det utstedt bilfraktbrev, ikke et konnossement, for å bekrefte avtalen, noe som tilsier at det dreier seg om en vegfraktavtale. I bilfraktbrevet er avtalen omtalt som en vegfraktavtale. I tillegg peker forarbeidene på at det vil kunne være et moment ved avgjørelsen hva som utgjør «det dominerende befordringsavsnitt », sjøstrekingen eller veistrekingen. I vår sak anser lagmannsretten dette for å være vegstrekingen.”

Retten kom på denne bakgrunn til at vegfraktloven regulerte transporten. Rettspraksis viser altså at hvilket type transportdokument som er utstedt og hvorledes transporten er omtalt i transportavtalen er relevant. I ”Lakseørredrogn-dommen” uttalte den danske Højesteret at ”[t]ransporten er både i bookingbekræftelse og luftfraktbrev angivet som en flytransport fra Billund i Danmark til Narita i Japan. Højesteret tiltreder, at aftalen om hele denne transport derfor må anses for en aftale om flytransport og som sådan underlagt de regler, der gælder for flytransport.”

I nordisk rett ser det altså ut til å være en tendens til å la transportavtalen være avgjørende ved identifikasjon av hvilken konvensjon som skal gis anvendelse, fremfor den faktiske utførelse. Dette synspunkt har støtte i juridisk teori; Siig uttaler at: ”[i]følge den nuværende retstilstand vil domstolene være henvist til at fortolke de faktiske forhold og aftaleforholdene i den enkelte tvist, og herefter vedretlig subsumption afgøre, hvilket regelsæt, der skal finde anvendelse. Det naturlige udgangspunkt for denne afgørelse er partenes formelle aftale, som denne er kommet til udtryk i transportdokumentet.”⁹⁴ At

⁹³ LG-2008-18396

⁹⁴ Siig (1999) s. 207

avtalen har avgjørende betydning for hvilke regler som kommer til anvendelse, medfører at partene har større valgfrihet med henhold til hvilke regler som skal regulere transporten.

Imidlertid ser vi også at den faktiske utførelsesmåten av transporten er blitt tillagt avgjørende vekt. I engelsk rett vil de unimodale regler som regulerer den faktiske utførelse få anvendelse, uavhengig av hvilken transportavtale som ligger til grunn mellom partene, jf. *Quantum*-avgjørelsen. Det unimodale regelsett vil derfor i større grad finne anvendelse, på bekostning av det avtalte mellom partene. En fordel med denne løsningsmodellen, er at det ofte kan være tilfeldig hvilken type transportavtale som legges til grunn mellom partene i en multimodal transport, og at de unimodale reglene derfor kan regulere transporten mer hensiktsmessig. En annen fordel med denne løsningen, er at parten med sterkest forhandlingsposisjon ikke kan velge det mest gunstige regelverk.

2.3.3 Multimodale transportavtaler som *sui generis*

I dør-til-dør-transporter vil imidlertid domstolene ikke alltid kunne identifiseres en bestemt type transportavtale; ofte vil ikke avtalen angi hvilke transportmidler som skal benyttes – det foreligger kun en avtale om et fraktoppdrag, eksempelvis at WWL skal transportere 4000 biler fra Göteborg til London.

Den belgiske domstolen Hof van Cassite⁹⁵ behandlet i avgjørelsen ”TNT Express”⁹⁶ reguleringen av generelle multimodale transportavtaler. Avgjørelsen gjaldt transport av varer fra Sony Service Center Europa i Londerzeel i Belgia til Belm i Tyskland. Sender av varene, Sony Service Center, inngikk transportavtale med logistikksekskapet TNT Express. Det ble ikke utstedt noe tradisjonelt transportdokument, men i stedet ble transportørens elektroniske bestillingsdokument anvendt. Dokumentet inneholdt blant annet en klausul som sa at ”TNT Express’s liability for loss, damage and delay is limited by the CMR convention or the Warsaw Convention whichever is applicable. The sender agrees that the

⁹⁵ Hof van Cassatie er den høyeste ankeinstans for sivile og kommersielle saker i Belgia.

⁹⁶ Dom 8. november 2004 i sak C.03.0510.N. Dommen er behandlet i Pedersen (2008) s. 944 flg.

general conditions, accessible via the help text are acceptable and govern this contract. If no service or billing is selected the fastest available service will be charged to the sender.” TNT Express valgte å frakte varene på vei til Belgia, og under transporten i Belgia oppsto det skade på godset. Senders forsikringsselskap utbetalte erstatning til sender, og krevde deretter beløpet erstattet av TNT Express. TNT Express hevdet på sin side at selskapet bare skulle erstatte et begrenset beløp på 8,33 SDR, jf. CMR art. 23 nr. 3, ettersom CMR-konvensjonen fikk anvendelse på avtalen etter art. 1. Den belgiske ankeinstans kom imidlertid til at CMR ikke fikk anvendelse på transporten. Resultatet ble begrunnet i at CMR-konvensjonen kun får anvendelse på avtaler om veibefordring. Ettersom det ikke fremgikk av avtalen eller omstendighetene for øvrig at transporten skulle utføres som veibefordring, var ikke vilkårene i art. 1 oppfylt. Her forlår det kun en generell avtale om transport av varene til Belgia – det var opp til transportøren hvordan transporten skulle utføres. Den belgiske domstolen kom på denne bakgrunn til at de unimodale reglene ikke får anvendelse på generelle multimodale transporter, ettersom kravet om en bestemt type transportavtale ikke er oppfylt.

I ”TNT Express” anlegger domstolen altså det synspunkt at den multimodale avtalen utgjorde en avtale *sui generis*, som ikke er omfattet av eksisterende konvensjonsregulering. Domstolen anså altså en generell multimodal avtale som *noe annet* enn en unimodal avtale, og den generelle multimodale avtalen derfor falt utenfor de unimodale konvensjonenes anvendelsesområde. Dette er motsatt fra løsningen inntatt i *Quantum*-avgjørelsen, hvor Court of Appeal la til grunn at en generell multimodal transportavtale endres til en avtale om en bestemt form for transport – her en avtale om veitransport – dersom avtalen faktisk utføres som veitransport. Et *sui generis*-syn på multimodale transportavtaler innebærer imidlertid at disse transportavtaler ikke er omfattet av tvingende regulering i form av lovgivning og konvensjoner, og således er underlagt avtalefrihet. Dette vil gi den sterkeste parten en bedre forhandlingsposisjon.

Synspunktet om at multimodale transportavtaler er en avtale *sui generis*, har støtte i juridisk teori; Selvig uttaler blant annet:

”[t]he prevailing view so far has been that the multimodal contract is a new and distinct type of contract of carriage, which must be distinguished from the various contracts for modal carriage. Moreover, it is not justified by construction to split up the multimodal contract into several modal contracts, one for each of the segments of the multimodal carriage. Hence, as long as the unimodal conventions apply only to contracts for carriage by a particular mode of transport, the multimodal contract falls outside their scope...”⁹⁷

Dette kan forstås slik at det ikke bare er generelle, multimodale transportavtaler som skal anses som noe annet enn en unimodal transportavtale; dersom det eksempelvis foreligger en avtale om lufttransport og transportøren har rett til å utføre deler av transporten på vei, kan også en slik type avtale anses som *sui generis*. Dette er fordi det ikke foreligger en transportavtale om et bestemt type transportmiddel. Ramberg støtter et slikt syn.⁹⁸ Imidlertid har jeg ikke funnet eksempler fra nordisk rettspraksis som understøtter dette. Rettspraksis synes heller å vektlegge transportdokumentet som er utstedt og hvorledes transporten er omtalt i transportavtalen, jf. ”Rejesagen”⁹⁹ og ”Lakseørredrogn-dommen”¹⁰⁰, og lar således også multimodale transporter være underlagt tvingende regulering. Det fremkommer videre av Rotterdam-reglene art. 5, jf. art. 1, at konvensjonens tvingende regulering også gjelder for multimodale transporter som inneholder en sjøstrekning.

2.3.4 Oppsummering

Når det gjelder de forskjellige unimodale transportkonvensjonene, ser vi at reglene i utgangspunktet er harmonisert for de ulike transportmåtene; konvensjonene regulerer internasjonale transporter og gjelder videre også for innenriks befordring ettersom konvensjonene er gjennomført i norsk rett. Eksempelvis vil det vil derfor være de samme

⁹⁷ Selvig (1979) s. 18

⁹⁸ Ramberg (2005) s. 25

⁹⁹ UfR 1984 s. 577

¹⁰⁰ UfR 2008 s. 1638 H

regler som gjelder for veitransport mellom København og Berlin og mellom Oslo og Trondheim (så sant transportøren ikke påtar seg plikter eller ansvar som er mer vidtgående enn hva vegfraktloven foreskriver, jf. lovens § 5 annet ledd).

Vi har også sett at regelverket i utgangspunktet ikke er harmonisert når det gjelder transport med ulike transportmidler, ettersom konvensjonene har begrenset sitt anvendelsesområde for avtaler om den enkelte transportform. Imidlertid viser reglene at de unimodale konvensjonene byr på overlapping; konvensjonene er anvendelige på alle typer transportstrekninger som faller inn under deres egendefinerte anvendelsesområde, og det uten hensyn til om en annen transportkonvensjon etter sitt innhold også får anvendelse på den aktuelle strekning. Det kan dermed sies at konvensjonene i liten grad tar hensyn til andre konvensjoners eksistens og innhold.¹⁰¹ Ettersom konvensjonene i visse tilfeller overlapper hverandre, er det nødvendig å avgjøre hvilket regelsett som får anvendelse i tilfelle tvist. I fastleggelsen av hvilket regelsett som skal få anvendelse, ser det ut til at det avgjørende i nordisk rett vil være hvilken type transportavtale som regulerer transporten. Vi har videre sett at det er usikkert i hvilket omfang de unimodale konvensjonene får anvendelse på generelle multimodale transporter.

3 Reguleringen av multimodale transporter i transportavtaler – en praktisk vinkling

Jeg vil i dette kapitlet kort redegjøre for hvordan multimodale transporter generelt behandles i transportavtaler i dag. Det vil imidlertid ikke bli foretatt noen inngående drøftelser av dette, da oppgavens hovedfokus er lov- og konvensjonsreguleringen av multimodale transporter. Temaet er dessuten indirekte behandlet ved gjennomgang av rettspraksis i kapittel 2.

¹⁰¹ Siig (1999) s. 205

I dette kapittelet vil jeg også foreta en drøftelse av WWLs regulering av multimodale transporter. Dette gjøres for å få et praktisk innblikk på dagens regulering av dør-til-dør-transporter.

3.1 Tendens mot et uniformt ansvarssystem i dagens multimodale transportavtaler?

Utgangspunktet i norsk avtalerett er kontraktsfrihet, og parter kan således regulere det de måtte ønske i kontraktsform så lenge innholdet ikke strider mot preseptorisk lovgivning.¹⁰² En MTO og en vareeier kan derfor bestemme hvordan ansvarsgrunnlaget skal fastsettes for hele den multimodale transporten. Imidlertid vil kontraktsvilkår måtte vike for tvingende lovgivning, dersom avtalen gir varesiden en dårligere stilling enn hva den ville hatt etter de unimodale reglene.

Det følger av Haag-Visby-reglene art. III nr. 8 og art. V og Montreal-konvensjonen art. 22 nr. 3 at partene i avtale kan gi varesiden en bedre rettsstilling enn hva som følger av konvensjonene. Imidlertid er dette ikke mulig etter CMR-konvensjonen; art. 41 fastslår at partene ikke kan avtale en annen rettsstilling, selv om dette er til gunst for varesiden.

I en rapport til EU-kommisjonen fra 1999 blir det fremhevet at et uniformt ansvarssystem vil gi den mest effektive reguleringen av multimodale transporter, og videre gi det mest oversiktelige system for varesiden.¹⁰³ Et uniformt ansvarssystem¹⁰⁴ innebærer at transportørens ansvar alltid vil reguleres av de samme reglene – uansett hvilket transportmiddel som benyttes. Store, profesjonelle transportkunder har videre undersøkt hvilken type regulering som vil være mest kostnadseffektivt og lønnsomt for dem.¹⁰⁵ Som rapporten til EU-kommisjonen, konkluderer varesiden med at dette vil være regulering i

¹⁰² Eckhoff (2000) s. 246

¹⁰³ Intermodal Transportation and Carrier Liability (1999) s. 11

¹⁰⁴ Det uniforme ansvarssystemet vil bli behandlet nærmere i kapittel 5.

¹⁰⁵ Pedersen (2008) s. 933

form av et uniformt system. Sterke vareeiere har derfor begynt å kreve at avtalen skal reguleres av et uniformt system, og transport- og logistikkelskaper aksepterer dette – enten fordi selskapet ønsker å ha en serviceorientert profil, eller fordi selskapet av kommersielle årsaker har nødt til å akseptere kravet.¹⁰⁶ Også Herber påpeker at det ser ut til å være en tendens mot at sterke vareeiere tvinger MTO'en til å påta seg et strengt uniformt ansvar.¹⁰⁷ Han stiller imidlertid spørsmålstegn ved om slike avtaler vil opprettholdes som lovlige av domstolene. Slik jeg ser det, vil avtaler om strengt uniformt ansvar være problematisk i forhold til CMR-konvensjonen, ettersom konvensjonens art. 41 ikke aksepterer avtaleklausuler som avviker fra konvensjonsbestemmelsene.

3.2 Bruk av standardkontrakter og paramount-klausuler

En annen måte multimodale transporter reguleres på i dag, er gjennom standardkontrakter. Standardkontraktene gjelder ofte for generelle multimodale transporter – se eksempelvis BIMCOs "Combiconbill 95" art. 6 – og er spesielt utviklet for å ivareta de særlige spørsmål som dør-til-dør-transporter reiser.

Enkelte av standardkontraktene prøver å løse utfordringer med dør-til-dør-transporter, ved å innta et nettverksprinsipp i dokumentet. Det vil si at MTO'ens ansvar reguleres av de forskjellige ansvarsreglene i de unimodale reglene. Det er regelverket som gjelder for den transportstrekning hvor skaden kan lokaliseres, som får anvendelse i tilfelle tvist.¹⁰⁸ Ansvarssystemet i "Combiconbill 95" art. 11 baseres eksempelvis på et nettverksprinsipp.

Videre finnes det standardkontrakter som inkorporerer ufravikelige regler som gjelder for et bestemt type transportmiddel i konnossementet. Eksempelvis inneholder "Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading" en paramount-klausul som inkorporerer de tvingende reglene som gjelder for sjøtransport i klausul 7.

¹⁰⁶ I.c.

¹⁰⁷ Herber (2008) s. 36

¹⁰⁸ Nettverksprinsippet blir nærmere behandlet i kapittel 5.

3.3 Wallenius Wilhelmsen Logistics avtalevilkår som et eksempel på praktisk regulering av multimodale transporter

WWL er et logistikkelskap som tilbyr dør-til-dør-transport til bilindustrien. I tillegg til sjø- og veitransport, tilbyr selskapet også terminalservice og teknisk service, hvor bilene som transporteres blant annet kan få reparert riper i lakken og vaskes før levering til mottaker.

3.3.1 WWLs "BILL OF LADING for Combined Transport or Port to Port Shipment"

WWL har et eget konnossement for dør-til-dør-transport, kalt "BILL OF LADING for Combined Transport or Port to Port Shipment"¹⁰⁹. Jeg vil her se nærmere på artikkel 9 i konnossementet, som regulerer hvilket ansvarssystem får anvendelse på transporten.

Første ledd i artikkel 9 inneholder en paramount-klausul, som gir Haag-Visby-reglene anvendelse på hele den multimodale transporten. Bestemmelsen fastslår at Haag-Visby-reglene generelt regulerer transportavtalen, med mindre enkelte andre unimodale regler får anvendelse. Litra a til c regulerer tilfeller hvor andre unimodale regler om sjøtransport får anvendelse, mens litra d tar for seg tilfellet hvor Haag-Visby-reglene viker for CMR og COTIF-CIM.

I litra a gjøres det unntak fra at Haag-Visby-reglene skal anvendes på konnossementet i tilfelle sjøstrekingen går til eller fra USA. Her vil United States Carriage of Goods by Sea Act 46 U.S.C. og Pomerene Act 49 U.S.C. få anvendelse på hele den multimodale transporten. I litra b fremgår det at ved sjøtransport fra Australia eller New Zealand, skal transporten reguleres av den nasjonale sjøtransportlovgivningen, i tillegg til Haag-Visby-reglene. Jeg tolker dette dit at den nasjonale lovgivningen skal regulere sjøtransporten, mens Haag-Visby får anvendelse på annen transport.

I tilfelle en tvist løses i et forum hvor Hamburg-reglene får anvendelse på konnossementet, oppstilles det en "tilleggs-klausul" i litra c. Klausulen sier i kortet at de nasjonale regler som lar Hamburg-reglene tvingende

¹⁰⁹ Se vedlegg til masteroppgaven, hvor konnossementet er inntatt. Det er videre et særskilt vedlegg for artikkel 9.

regulere konnossementet, medfører at konnossementet er underlagt Hamburg-reglene. En konsekvens er at bestemmelser i konnossementet skal være ugyldige så langt de strider mot Hamburg-reglene.

Bestemmelsens litra d regulerer tilfeller hvor CMR eller COTIF-CIM får anvendelse. Når det gjelder CMR-konvensjonen, er det av interesse at artikkelen fastslår at konvensjonen bare får anvendelse på "the portion of the carriage that it governs by the force of law." Dersom CMR art. 1 først er oppfylt, vil imidlertid konvensjonen være ufravikelig på hele veistrekningen, jf. CMR-konvensjonen art. 41.

Artikkel 9 siste ledd sier at til tross for bestemmelsene i konnossementet som inkorporer andre unimodale regler enn Haag-Visby, vil likevel ikke lovbestemmelser som medfører en økning av WWLs ansvar i forhold til det ansvar som statueres i United States Carriage of Goods by Sea Act eller Haag-Visby-reglene, bli inkorporert. Etter dette vil altså ikke kilobegrensningen i CMR-konvensjonen få anvendelse, ettersom den er vesentlig høyere enn kilobegrensningen i Haag-Visby-reglene. Jeg antar i imidlertid at denne bestemmelsen i konnossementet vil måtte vike dersom CMR-konvensjonen først får anvendelse på transportavtalen, grunnet konvensjonens art. 41. Etter art. 41 vil konnossementets art. 9 være ugyldig.

3.3.2 WWL som et logistikkselskap

Jeg vil kort her angi en annen problemstilling reises i forbindelse med WWL og de unimodale konvensjonene. Det ligger utenfor oppgavens tema å behandle spørsmålet inngående.

Ettersom WWL er et logistikkselskap som tilbyr en "pakkeløsning" med en rekke tjenester til varesiden, er det grunn til å anta at avtalen mellom WWL og sender ofte vil være en avtale om mer enn bare transport. Det kan derfor stilles spørsmål ved om en avtale som utover å inneholde et transportløfte, men hvor det også er bestemt at WWL skal yte en rekke serviceytelser, kan karakteriseres som en bestemt type transportavtale. I juridisk teori er det reist spørsmål om de ulike delene av logistikkavtaler må vurderes ut i fra ulike

regelsett, og at den ”rene” transporten må skilles ut og vurderes etter de transportrettslige reglene.¹¹⁰ Et grunnleggende problem er nemlig at dagens unimodale regelverk bygger på en annen rollefordeling enn hva logistikkavtalene gjør. Eksempelvis sier CMR-konvensjonen art. 17 nr. 4 at transportøren ikke skal holdes ansvarlig for tap og skade som skyldes mangelfull pakning og håndtering av godset, dersom dette utføres av varesiden. Under en logistikkavtale vil det imidlertid typisk være logistikeren, her WWL, som også utfører disse oppgavene.¹¹¹ WWL vil derfor både inneha rollen som transportør, samtidig som selskapet utfører oppgaver som CMR-konvensjonen forutsetter gjøres av sender. Rollefordelingen i logistikkavtaler samsvarer således dårlig med rollefordelingen i CMR-konvensjonen.¹¹²

4 Anvendelsesområdet og ansvarsreglene i Rotterdam-reglene

4.1 Rotterdam-reglenes anvendelsesområde

4.1.1 En ”maritim pluss”-konvensjon

Rotterdam-reglene anvendelsesområde reguleres i konvensjonens kapittel 2. Som det fremgår av konvensjonsoverskriften ”Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, får Rotterdam-reglene kun anvendelse i tilfeller hvor det er inngått en transportavtale som inneholder en sjøetappe. Dette fremgår også direkte av konvensjonens art. 1 nr. 1 annet punktum. I praksis er Rotterdam-reglene derfor blitt omtalt som en ”maritim pluss”-konvensjon, ettersom den regulerer befordringer med alle typer transportmidler, så lenge transportavtalen også inneholder en sjøetappe. Konvensjonen kan derfor sies å være en ”maritim multimodal konvensjon”.¹¹³

¹¹⁰ Pedersen (2008) s. 1043 flg.

¹¹¹ Ulfbeck (2009) s. 312

¹¹² l.c.

¹¹³ The Rotterdam Rules: A Practical Annotation (2009) s. 16

Dersom transportavtalen delvis skal utføres som sjøtransport, vil Rotterdam-reglene altså regulere hele transporten – og det selv om sjøstrekningen bare skulle utgjøre en brøkdel av den totale transporten. Dette gjelder uten unntak for de tilfeller hvor et tap, skade eller forsinkelse ikke kan lokaliseres. Hvor tap, skade eller forsinkelse kan lokaliseres til en annen transportstrekning enn sjøstrekningen, gjøres det likevel unntak. Dette vil bli behandlet nærmere i kapittel 5.

4.1.2 Anvendelsesområde gitt i konvensjonens art. 5 og art. 6

Rotterdam-reglenes virkeområde gis i art. 5, som sier at konvensjonen får anvendelse på internasjonale transportavtaler. Bestemmelsen er ikke begrenset til å gjelde for konnossementer, som Haag-Visby-reglene gjør. At transportavtalen må være internasjonal innebærer at mottakssted og utleveringssted må være i forskjellige stater, jf. art. 5 nr. 1. Videre må også selve sjøtransporten være internasjonal; lastehavnen og lossehavnen angitt i transportavtalen må ligge i forskjellige stater, og minst én av statene må være medlem av Rotterdam-reglene.

Som for de unimodale konvensjonene, vil transportavtalen – og ikke den faktiske utførelse – være avgjørende for Rotterdam-reglenes anvendelse. Etter art. 5 nr. 1, jf. art. 1 nr. 1 får Rotterdam-reglene anvendelse dersom det i transportavtalen fremgår at deler av transporten skal gjennomføres ved en sjøstrekning. Et spørsmål i den sammenheng er om konvensjonen får anvendelse på transportavtaler som sier at befordringen *kan* gjennomføres som sjøtransport, eller på åpne fraktavtaler hvor det ikke er avtalt hvordan transporten skal gjennomføres. Konvensjonens art. 1 sier at transportavtalen ”*shall provide for carriage by sea*” og at den ”*may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage*”.¹¹⁴ Her kunne lovkonsipistene valgt å bruke “may” også i forbindelse med sjøtransporten. Når det i stedet fortas en sontring, vil det – etter min mening – tale for at det i transportavtalen faktisk må fremgå at deler av transporten skal gjennomføres til sjøs.

¹¹⁴ Min uthevning

Det forhold at Rotterdam-reglene har et vidt anvendelsesområde og regulerer befordring med andre transportmidler, stimulerer til ensartethet. Det antas at dette har en positiv effekt på varehandelen.¹¹⁵ Imidlertid medfører ikke konvensjonens vide anvendelsesområde bare til ensartethet, men også konflikt med de unimodale konvensjonene. Hvordan Rotterdam-reglene tar sikte på å løse slik overlapping, behandles i oppgavens kapittel 5.

Rotterdam-reglenes anvendelsesområde presiseres imidlertid av art. 6, som oppstiller begrensninger for konvensjonenes virkeområde. Alle avtaler om sjøtransport er nemlig ikke omfattet av konvensjonen; i linjefart gjøres det unntak for certepartier og lignende avtaler om hel- eller delbefraktning av skip, jf. art. 6 nr. 1. Ettersom det ikke gjøres unntak for volumkontrakter og transport av stykkgoods i linjefart, vil disse omfattes av konvensjonen. For transportavtaler i ikke-linjefart, gjelder konvensjonen bare når partene ikke har inngått certepartiavtale og det er utstedt et transportdokument, jf. art. 6 nr. 2.

4.2 Ansvarsgrunnlag, ansvarsgrenser og søksmålsfrister

4.2.1 Ansvarsgrunnlag

Etter Rotterdam-reglene har transportøren ansvar for godset fra han mottar det for transport til det utleveres, jf. art. 12. Dette innebærer en utvidelse av ansvarsperioden i forhold til hva gjelder etter Haag-Visby-reglene, som statuerer et tackle-to-tackle-ansvar. Imidlertid kan det avtales at sender eller mottaker skal stå for lasting, håndtering, stuing og lossing av godset. Transportørens plikt til å holde skipet sjødyktig reguleres i art. 14, og kan ikke fravikes ved avtale.

Transportørens ansvar for tap, skade eller forsinkelse reguleres i Rotterdam-reglene art. 17. Som i sjøl. § 275 svarer transportøren for tap, skade og forsinkelse som inntreffer mens han har godset i sin varetekt. Dersom transportøren kan godtgjøre at årsaken til tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes ham selv eller noen han svarer for, vil han imidlertid være

¹¹⁵ Hoeks (2008) s. 278

fri for ansvar, jf. art. 17 nr. 2. Transportøren er videre ansvarsfri dersom han kan godtgjøre at tapet skyldes ett eller flere forhold inntatt i art. 17 nr. 3. Listen over de ansvarsfrigjørende grunner, er i hovedsak den samme som katalogene i Haag-Visby art. IV nr. 2 og sjøl. § 276. Etter Rotterdam-reglene kan imidlertid transportøren ikke bli fri for ansvar på grunn av feil som skyldes navigeringen av skipet, og utgjør således en viktig forskjell fra dagens regelverk.¹¹⁶

Selv om transportøren er ansvarsfri grunnet art. 17 nr. 2 og 3, kan han likevel bli ansvarlig etter bestemmelsens nr. 4 og 5. Dette vil være tilfellet dersom saksøker enten beviser at en katalogbegivenhet i nr. 3 skyldes transportøren eller noen han svarer for, eller hvis saksøker godtgjør at tapet skyldes en hendelse som ikke er opplistet i nr. 3, og transportøren ikke klarer å exculpere seg, jf. nr. 4 litra a og b.

Til tross for tapet skyldes katalogbegivenheter i nr. 3, er transportøren uansett ansvarlig dersom saksøker kan bevise at tapet, skaden eller forsinkelsen knytter seg til sjødyktighet, og transportøren ikke kan motbevise dette, jf. nr. 5. Dette gjelder likevel ikke dersom transportøren beviser at han har oppfylt sin forpliktelse etter art. 14, ved å utvise tilbørlig aktsomhet ved å holde skipet sjødyktig.

4.2.2 Ansvarsgrenser

Rotterdam-reglene statuerer, som Haag-Visby-reglene og CMR-konvensjonen, en normaltapsregel for beregningen av erstatningen, jf. art. 22. Etter bestemmelsen skal erstatningen fastsettes med utgangspunkt i verdien til godset på stedet og tidspunktet for levering som følger av transportavtalen.

Som redegjort for i punkt 2.2.2 er ansvarsgrensene i de unimodale konvensjonene varierende, og det vil derfor få stor betydning for varesiden hvilken konvensjon som regulerer en erstatningssak. Det fremgår av Rotterdam-reglenes forarbeider at

¹¹⁶ Olebakken (2008) s. 13

ansvarsgrense var et diskusjonstema.¹¹⁷ På den ene siden ble det fremhevet at ansvarsgrensene burde settes høyere enn Hamburg-reglene, og det ble blant annet vist til CMR-konvensjonens ansvarsgrense på 8,33 SDR per kilo av godsets bruttovekt. På den annen side ble det påpekt at selv med Haag-Visby-reglenes lave ansvarsgrenser fikk man i 90 prosent av erstatningssakene dekket det fulle tap. Videre ble det fremhevet at en oppjustering av ansvarsgrensene ville medføre urimelig høye forsikringspremier.

Resultatet ble en ansvarsgrense på 3 SDR per kilo av godsets bruttovekt eller 875 SDR for hver enhet, hvor varesiden kan velge det beste alternativ, jf. art. 59. Når det gjelder tap eller skade på gods som skyldes forsinkelse, fastslår art. 60 at erstatningen er begrenset til et beløp som svarer til 2,5 av frakten som skal betales for det forsinkede godset. Imidlertid skal ikke erstatningen ikke overstige grensen etter art. 59.

Rotterdam-reglene vil videre være underlagt globalbegrensningsreglene som statueres i Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

Rotterdam-reglene statuerer således høyere ansvarsgrenser enn hva Haag-Visby-reglene gjør. Videre medfører enhetsbegrensningen på 875 SDR at vareeier i enkelte tilfeller kan få en høyere erstatning etter Rotterdam-reglene, enn etter CMR- eller Montreal-konvensjonen. Likevel er Rotterdam-reglenes ansvarsgrenser blitt kritisert. Dette vil bli behandlet i punkt 4.2.4.

Haag-Visby-reglene, CMR-konvensjonen og Montreal-konvensjonen taler alle om begrensninger i forhold transportørens ansvar for tap eller skade av gods. Rotterdam-reglene regulerer på sin side begrensninger i transportørens ansvar for ”breaches of its obligations under this Convention”, jf. art. 59, og utvider således anvendelsesområdet for benyttelsen av ansvarsgrenser.¹¹⁸

¹¹⁷ A/CN.9/645 punkt 183-203

¹¹⁸ Berlingieri (2009) s. 32

4.2.3 Søksmålsfrister

Etter Rotterdam-reglene løper det en foreldelsesfrist på 2 år, jf. art. 62 nr. 1. Fristen tilsvarende altså foreldelsesfristen i Montreal-konvensjonen, og er lenger enn hva gjelder etter Haag-Visby-reglene og CMR-konvensjonen. Fristen begynner å løpe når godset utleveres. Dersom godset ikke er utlevert, løper fristen fra den siste dag godset skulle vært utlevert, jf. bestemmelsens nr. 2. Imidlertid vil ikke foreldelsesfristen hindre en part i å fremme krav som motkrav eller innsigelse mot den annen parts krav.

Et spørsmål er om foreldelsesfristen i Rotterdam-reglene bare gjelder for varesidens krav mot transportøren for tap og skade på godset, eller om fristen også gjelder for transportørens eventuelle krav mot varesiden. Art. 62 nr. 1 er etter sin ordlyd vid nok til å omfatte transportørens krav mot varesiden, da konvensjonen taler om "claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention". Imidlertid presiseres det i bestemmelsens nr. 2 at foreldelsesfristen begynner å løpe når godset utleveres, og synes derfor å henpeke på varesidens innsigelseskrav mot transportøren i forbindelse med tap og skade på godset. Det kan derfor se ut til at Rotterdam-reglene, som Haag-Visby-reglene, bare statuerer en foreldelsesfrist i forhold til varesidens krav mot transportøren.

4.2.4 Kritikk av ansvarsreglene i Rotterdam-reglene

Gjennomgangen av Rotterdam-reglenes bestemmelser om transportørens ansvarsgrunnlag, ansvarsgrenser og søksmålsfrister viser at konvensjonen i stor grad bygger på det sjørettslige system i Haag-Visby-reglene. Det er på denne bakgrunn reist kritikk mot ansvarsreglene i Rotterdam-reglene, og stillet spørsmål ved hvorfor sjørettslige særegenheter skal dominere en multimodal transport.

Røsæg påpeker blant annet at en mulig årsak til at Rotterdam-reglene viderefører de sjørettslige ansvarsregler, er at sjøtransport er mer risikofylt enn transport med transportmidler, og at ansvarsreglene av den grunn bør være mer transportørvennlige.¹¹⁹

¹¹⁹ Røsæg (2009) s. 241

Imidlertid avvises dette argumentet som en plausibel grunn for å la de sjørettslige ansvarsreglene dominere; for det første er det ikke påvist at skaderisikoen er høyere ved transport til sjøs enn ved andre transportmidler. Dersom det skulle være en høyere skaderisiko, mener Røsæg at dette i stedet skulle tale for høyere ansvarsgrenser.¹²⁰

Videreføringen av de sjørettslige ansvarsregler i Rotterdam-reglene synes muligens ikke å være den rimeligste løsningen. Hvorfor ble disse reglene da valgt fremfor for eksempel ansvarsreglene for veitransport?

Et eksempel på at ansvarsreglene i CMR-konvensjonen anvendes på multimodale transporter, er tyske HGB kapittel 4, som regulerer multimodale transporter. Kapitlet er basert på CMR-konvensjonen¹²¹, og loven oppstiller blant annet en ansvarsgrense på 8,33 SDR, jf. HGB § 431. Imidlertid gjør § 660 et unntak for sjøtransport, hvor ansvarsgrensen er den samme som i Haag-Visby-reglene.

En grunn til at de sjørettslige reglene likevel ble valgt, er, i følge Ulfbeck, at denne løsningen er mest fordelaktig for USA, ettersom dette er et uttrykk for amerikansk praksis.¹²² Videre er CMR-konvensjonen en europeisk konvensjon. En videreføring av de sjørettslige ansvarsregler vil derfor være en mer internasjonal løsning enn å la eksempelvis CMR-konvensjonen danne grunnlaget for Rotterdam-reglenes ansvarsregime.¹²³

5 Transport før eller etter transport til sjøs

5.1 Konfliktløsning – nettverksprinsippet

Som vist ovenfor, har Rotterdam-reglene et vidt geografisk anvendelsesområde. Dette vil fort kunne lede til at reglene kommer i konflikt med nasjonal lovgivning og unimodale

¹²⁰ l.c.

¹²¹ UNCTAD/STDE/TLB/2 s. 45

¹²² Ulfbeck (2009) s. 313

¹²³ l.c.

transportkonvensjoner – i sær CMR, som i motsetning til Montreal-konvensjonen ikke angir hvorledes multimodale transporter skal reguleres. På bakgrunn av dette gjør Rotterdam-reglene art. 26 unntak fra det uniforme systemet ved å statuere et nettverksprinsipp, som har til formål å løse konflikter som kan oppstå mellom ulike tvingende regimer.

I kapittel 5 vil jeg i hovedsak behandle konfliktløsningsmodellen som Rotterdam-reglene oppstiller i art. 26. Jeg vil videre kort se på art. 82, som tar sikte på å løse gjenstående konflikter som ikke løses av art. 26.

5.1.1 Generelt om nettverksprinsippet

Nettverksprinsippet er et konfliktløsningssystem som tar sikte på å løse forskjeller i de ulike rettslige regimer ved å la konvensjonene virke side om side, og la hver enkelt konvensjon bare få anvendelse på en multimodal kontrakt i samme grad som den ville fått anvendelse på en unimodal transport. Nettverksprinsippet finnes i ulike varianter, men et fellestrekk er at man skal anvende regelverket for den transportmåte og det transportmiddel, som godset ble fraktet med da skaden inntraff.¹²⁴ Det kan for eksempel tenkes at WWL har inngått en dør-til-dør-kontrakt med en importør av personbiler som er lokalisert i Wallumbilla i Australia. I transportavtalen er det bestemt at WWL skal frakte personbiler fra fabrikken i Østerrike til Zeebrugge i Belgia med trailere og deretter til sjøs til Brisbane, Australia. Personbilene skal videre fraktes fra havnen i Brisbane til Wallumbilla i innlandet på vei. Etter nettverksprinsippet vil transporten være underlagt CMR under veifrakten i Europa, Haag-Visby-reglene under sjøtransporten og australske, nasjonale regler for veitransporten i Australia, ettersom Australia ikke er medlem av CMR-konvensjonen.

Videre skilles det i teorien mellom det vi kaller et ”rent” nettverksprinsipp og et modifisert nettverksprinsipp. Det ”rene” nettverksprinsippet gir alle ansvarsregler i alle internasjonale

¹²⁴ De Wit (1995) s. 138.

konvensjoner og nasjonal lovgivning anvendelse. Det vil si at dersom det inntreffer en skade, vil ansvarsreglene som gjelder for den aktuelle transportstrekningen hvor skaden inntraff, bestemme hvordan konflikten skal løses. Imidlertid har det ”rene” nettverksprinsipp klare svakheter; det skaper ikke et juridisk rammeverk, men henviser kun til allerede gjeldende rettslige regimer og gjør det vanskelig for partene å fastsette deres respektive risikoer.¹²⁵ Videre løser ikke prinsippet situasjonen hvor skaden ikke kan lokaliseres til en bestemt transportstrekning og transportmiddel, da kjernen i prinsippet er at det regelverket som gjelder for den type transportmåte hvor *skaden inntraff*, kommer til anvendelse.

Mens det ”rene” nettverksprinsipp gir alle rettslige regimer anvendelse, tillater det modifiserte nettverksprinsipp kun enkelte eksisterende regler.¹²⁶ Det modifiserte nettverksprinsipp vil derfor i større grad bidra til ensartethet ettersom det kun gir enkelte typer regler forrang. På den annen side har også det modifiserte nettverksprinsipp ufullkommenheter. Generelt vil nemlig et nettverksprinsipp bidra til usikkerhet for partene; for eksempel vil ikke vareeier eller hans forsikringsselskap på forhånd vite hvilket ansvarsregime som får anvendelse i tilfelle tap, skade eller forsinkelse, ettersom dette vil være avhengig av hvilken transportmåte og transportmiddel godset ble fraktet med da omstendigheten inntraff. Også MTO’en vil oppleve usikkerhet under nettverksprinsippet. Dette gjelder særlig hvor skaden er ulokaliserbar, da ”it will not be possible for the MTO to recover from his subcontractors what he might have to pay to his customer. This fact (the inability to recover from a subcontractor because the mode where the damage took place cannot be identified) represents by far the greatest risk for the MTO.”¹²⁷

Motstykket til nettverksprinsippet er det uniforme system. I stedet for å la de unimodale konvensjonene komme til anvendelse, undertrykker det uniforme systemet disse ved å bare

¹²⁵ Alcántara (2002) s. 404.

¹²⁶ De Wit, op.cit. s. 142.

¹²⁷ Carl (1999) s. 9

la ett sett av ansvarsregler regulere transporten.¹²⁸ De uniforme reglene vil således virke bestemmende på den multimodale transportavtalen, uavhengig av hvilken transportmåte eller transportmidler som benyttes. En konsekvens av dette er at det uniforme systemet også dekker skader som ikke kan allokere til ansvarsperioden under en spesifikk transportetappe med et bestemt transportmiddel. Det uniforme systemet er derfor et enkelt ansvarssystem; det er lett å forstå, medfører i seg selv ikke til administrasjonskostnader og rettssaker, og er mer effektivt enn nettverkssystemet.¹²⁹

5.1.2 Nettverksprinsippet i Rotterdam-reglene

Ved utformingen av Rotterdam-reglene, hadde lovkonsepistene valget mellom å statuere et nettverksprinsipp eller et uniformt system. Under arbeidet med konvensjonen var “[s]upport...expressed for a uniform system in the door-to-door instrument, and it was suggested that an effort should be made to achieve such a uniform system. However, there was a broad acceptance that a uniform system was likely unattainable”.¹³⁰ Det uniforme systemets fordeler ble altså anerkjent, men det ble sett på som uoppnåelig. En annen grunn for at nettverksprinsippet ble valgt, er at transportnæringen allerede har akseptert nettverksprinsippet. Prinsippet finnes oppstilt i en rekke standardkontrakter for multimodale transporter¹³¹, som for eksempel ”Combiconbill 95” art. 11, og næringen er således fortrolig med systemet. En annen grunn som muligens har innvirket på at nettverksprinsippet ble valgt, er at dette er mindre inngripende enn det uniforme systemet. I rapporten fra arbeidsgruppens 11. sesjon blir det uttalt at: ”the limited network principle was intended as a practical approach to gain as much support for the draft instrument as possible”.¹³²

¹²⁸ De Wit, op.cit. s. 138.

¹²⁹ Pedersen (2008) s. 933

¹³⁰ A/CN.9/526 s. 66

¹³¹ ibid. s. 64

¹³² ibid. s. 69

Nettverksprinsippet i Rotterdam-reglene er oppstilt i art. 26, og er utformet som et modifisert nettverksprinsipp. Det fremgår at det er et modifisert nettverksprinsipp ved at art. 26 bare gir bestemmelser som uttrykkelig regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning og søksmålsfrister forrang over Rotterdam-reglene. Videre må disse reglene være ufravikelige. Bestemmelser i de unimodale konvensjonene som ikke tvingende regulerer dette, viker for Rotterdam-reglene. Man kan videre se at art. 26 statuerer et modifisert nettverksprinsipp, da bestemmelsen bare kommer til anvendelse dersom tap, skade eller forsinkelse oppsto "solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship".¹³³

Art. 26 krever ikke at de tvingende bestemmelsene er trådt i kraft når konvensjonen trer i kraft, og vil derfor også gi forrang til fremtidige bestemmelser. Det er imidlertid et vilkår at bestemmelsene er gitt i "internasjonale instrumenter". "Internasjonale instrumenter" er et videre begrep enn internasjonale konvensjoner, da det også omfatter regler gitt av regionale organisasjoner.¹³⁴ Det vil m.a.o. også omfatte lovgivning som er gitt av EU, og nasjonale regler som gjennomfører lovgivning gitt av regionale organisasjoner. På den annen side er ikke "vanlig" nasjonal lovgivning å regne som et internasjonalt instrument, og viker av den grunn for Rotterdam-reglene. Arbeidsgruppen diskuterte imidlertid om også nasjonal lovgivning skulle gis forrang over Rotterdam-reglene. Dette fremkommer av konvensjonsutkastet i A/CN.9/WG.III/WP.81, hvor "national law" er innsatt i klamme. Forslaget fikk likevel ikke gjennomslag; dersom Rotterdam-reglene også skulle vike for nasjonal lovgivning, ville det svekket konvensjonens verdi som bidragsyter til et ensartet regelverk for de ulike transportmåter.¹³⁵ Videre ville dette ført til at art. 26 motarbeidet viktige formål bak konvensjonen; nemlig harmonisering og forutsigbarhet.

Det forhold at Rotterdam-reglene ikke viker for nasjonal lovgivning har imidlertid også vært utsatt for kritikk. For det første har det vært hevdet at vareeier vil komme dårligere ut dersom et tap eller en skade inntreffer under veifrakt regulert av Rotterdam-reglene, ettersom flere stater anvender CMR sine ansvarsgrenser som er

¹³³ Hoeks (2010) s. 340

¹³⁴ A/CN.9/WG.III/WP. 81 s. 25

¹³⁵ A/CN.9/621 s. 45

høyere enn grensene fastsatt i Rotterdam-reglene. For det andre har enkelte kommet med det motsatte syn; det forhold at nasjonal lovgivning ikke gis forrang, vil lede til at forholdet mellom sender, transportør, utførende transportør og forsikrer endres, ettersom de nasjonale ansvarsgrensene kan være lavere enn ansvarsgrensene fastsatt i konvensjonens art. 59. Når det gjelder den sistnevnte påstand, er denne kritikken blitt besvart med at Rotterdam-reglene ikke gjelder direkte for utførende transportør, og derfor bare vil påvirke den kontraherende transportør.¹³⁶ Berlingieri mener at kontraherende transportør, som vil være klar over denne risikoen, ikke vil inngå en dør-til-dør-kontrakt dersom risikoen viser seg å være for høy.

5.2 Analyse av art. 26

Oppgaven til art. 26 er å definere hvilket regelsett som skal komme til anvendelse ved fastsettelse av transportørens ansvar, ansvarsbegrensing og søksmålsfrister. Med transportør menes kontraherende transportør, jf. Rotterdam-reglene art. 1 nr. 5.

For at bestemmelsen skal komme til anvendelse, er det et vilkår at det har inntruffet tap eller skade på gods, eller en omstendighet som medførte forsinket levering av godset. For at Rotterdam-reglene skal vike for andre internasjonale instrumenter, er det videre et krav at tapet, skaden eller forsinkelsen utelukkende inntraff før eller etter at godset ble lastet på skipet eller losset av skipet. I situasjonen beskrevet i punkt 5.1.1 – hvor det var tale om en dør-til-dør-transport – vil art. 26 få anvendelse på alle WWLs forpliktelser forut og etter sjøtransporten, som for eksempel lasting og lossing. Art. 26 begrenser seg altså ikke til å kun gjelde når selve transporten utføres.¹³⁷

For at tvingende regler i internasjonale instrumenter skal gis forrang etter art. 26, er det nødvendig at tapet, skaden eller forsinkelsen er *lokaliserbar* til en transportetappe forut eller etter sjøtransporten. Imidlertid vil ikke alltid et tap, skade eller forsinkelse være lokalisert. Ved containerfrakt kan det ofte være vanskelig å lokalisere en skade til en bestemt transportstrekning, ettersom containeren ikke åpnes før reises slutt. Videre kan det være utfordrende å allokere forsinkelse til en bestemt transportstrekning i en multimodal transport, da det forsinkelsen ofte vil ”bygge på seg” underveis. Et annet

¹³⁶ Berlingieri (2009) s. 5

¹³⁷ Berlingieri (2009) s. 4

problem er at lasten kan forverres gradvis under en transport, og må defineres som tapt når den kommer frem til vareeier. Det kan for eksempel tenkes at en transportør har påtatt seg et dør-til-dør-oppdrag av frakt av frossen akkar. Akkaren fraktes først på vei, deretter til sjøs og til sist på vei til kjøpers tilholdssted. Temperaturen viser seg imidlertid å ha vært for lav under hele transporten, og akkaren er uegnet til sitt formål når den kommer frem til kjøper. Dersom tapet, skaden eller forsinkelsen ikke kan lokaliseres til en bestemt transportstrekning, må man falle tilbake på ansvarsreglene i Rotterdam-reglene. Om man på den annen side kan lokalisere tap, skade eller forsinkelse til transport før eller etter sjøtransporten, vil de tvingende bestemmelser som gjelder for denne type transport og som regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister, få anvendelse. Ved løsningen av en tvist, vil Rotterdam-reglene regulere gjenværende spørsmål. Resultatet er et "lappeteppesystem" av regler som ikke er ment å utfylle hverandre. Hoeks' påpeker at dette fort kan lede til forvirring, og at resultatet av art. 26 er uforutsigbar.¹³⁸

5.2.1 Nærmere om tilleggsvilkåret oppstilt i art. 26 litra a

I tillegg til de vilkår som nevnt ovenfor, oppstiller art. 26 tre kumulative tilleggsvilkår som må være oppfylt for at Rotterdam-reglene skal vike. Det første tilleggsvilkår finner vi i bestemmelsens litra a. Bestemmelsen sier at internasjonale instrumenter får forrang over Rotterdam-reglene dersom det internasjonale instrumentet ville fått anvendelse på alle eller deler av transportørens handlinger, dersom sender og transportør hadde inngått en egen og direkte avtale om unimodal transport for den respektive etappen hvor tapet eller skaden inntraff, eller omstendigheten som førte til forsinkelse oppsto. Konvensjonen anlegger altså en hypotetisk kontrakt som vurderingstema, hvor det må tas stilling til om det aktuelle internasjonale instrumentets bestemmelser får anvendelse på den hypotetiske kontrakten. For å avgjøre dette må man se på det internasjonale instrumentets anvendelsesområde. I motsetning til tidligere konvensjonsutkast vedrørende nettverksprinsippet, kommer art. 26 til anvendelse uavhengig av hvordan de aktuelle internasjonale instrumentenes

¹³⁸ Hoeks (2010) s. 340

anvendelsesområde er tolket og forstått når det gjelder multimodale transporter.¹³⁹ Dersom vi benytter eksempelet i 5.5.1 og en skade inntreffer mens WWL frakter personbilene på vei i Europa, skal CMR-konvensjonens bestemmelser få anvendelse som om det lå en egen avtale om veitransport. Dersom vi i stedet legger til grunn at personbilene skal transporteres på vei fra Antwerpen til Zeebrugge, vil CMR derimot ikke få anvendelse dersom godset blir skadet. Dette er fordi sistnevnte eksempel omhandler om en nasjonal veitransport, mens CMR-konvensjonen bare gjelder for avtaler om internasjonal veifrakt, jf. CMR art. 1. Følgelig vil Rotterdam-reglene komme til anvendelse.

I forbindelse med vilkåret i art. 26 litra a, har Faghfouris påpekt at det er tenkelig at normen blir at ansvarsreglene i Rotterdam-reglene får anvendelse på multimodale transporter. Han begrunner dette i at de unimodale transportkonvensjonene stort sett er europeiske.¹⁴⁰ Dette forstås dit hen at stater utenfor Europa som ikke er bundet av de unimodale konvensjonene, heller vil ikke ha et internasjonalt instrument som tvingende regulerer MTO'en sitt ansvar. Det vil av den grunn heller ikke være et internasjonalt instrument å gi forrang. Om Faghfouris påstand kommer til å bli realiteten er for tidlig å si, da dette vil avhenge av hvilke stater som ratifiserer Rotterdam-reglene og om disse statene er forpliktet etter unimodale transportkonvensjoner. Imidlertid er der flest ikke-europeiske stater som har signert konvensjonen.¹⁴¹

Et annet spørsmål som art.26 litra a reiser, er hvilket internasjonalt instrument som skal få anvendelse i ”grensesonene”; hvordan skal man oppdele en multimodal transport i ulike transportetapper og hva skjer når godset lastes fra et transportmiddel til et annet? Det kan spesielt være utfordrende å fastsette hvilken konvensjon som skal regulere transportørens behandling av godset på terminalinstallasjonene, ettersom det per i dag ikke er

¹³⁹ Hoeks (2008) s. 270

¹⁴⁰ Faghfouris (2006) s. 110

¹⁴¹ Se http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec

internasjonale konvensjoner som regulerer dette spesifikt.¹⁴² Rotterdam-reglenes art. 26 litra a leder derfor rettsanvenderen til en tolkning av de unimodale konvensjonene.

Hoeks hevder at bruken av den hypotetiske kontrakt i art. 26 litra a er påfallende lik hvordan Tyskland regulerer multimodale transporter i § 452 i HGB¹⁴³, da også § 452 statuerer en hypotetisk kontrakt.¹⁴⁴ Bestemmelsen sier at hvor minst to transportavtaler ville vært underlagt forskjellig regelverk, dersom hver enkelt transportetappe i en multimodal transportavtale hadde vært regulert i en egen kontrakt, så skal HGB §§ 407-450 komme til anvendelse. Det gjøres imidlertid unntak dersom HGB §§ 452a-452d eller unimodale konvensjoner skulle bestemme noe annet. HGB § 452 statuerer således et nettverksprinsipp. Det nevnes at HGB § 452a oppstiller en særregel for lokalisierbar skade. Dette innebærer at §§ 407-450 bare får anvendelse på ulokalisierbar skade.

Den tyske lovgivningen er spesiell på dette området, da svært få stater har reguleringer om multimodale transporter i den nasjonale lovgivning.¹⁴⁵ Foruten Tyskland, fantes det i 1999 regulering av multimodale transporter i nasjonal lovgivning i Kina, India, Mexico og Nederland.¹⁴⁶ Ellers eksisterer det regional multimodallovgivning gitt av the Andean Community¹⁴⁷.

Den multimodale konvensjonen gitt av Andean Community kalles Beslutning 393¹⁴⁸, og gjelder for Bolivia, Colombia, Ecuador, Peru og Venezuela.¹⁴⁹ Beslutning 393 art.7 anlegger et modifisert nettverksprinsipp, og er basert på Den multimodale konvensjon art. 19. Bestemmelsen fastslår at dersom tap eller skade på gods kan lokaliseres til en transportstrekning hvor internasjonale konvensjoner eller preceptorisk lovgivning statuerer høyere ansvarsgrenser enn hva Beslutning 393 gjør, så skal transportørens ansvar heller bestemmes etter disse reglene.¹⁵⁰

¹⁴² Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade av 19. april 1991 er ikke trådt i kraft.

¹⁴³ Handelsgesetzbuch av 10. mai 1897

¹⁴⁴ Hoeks (2008) s. 270

¹⁴⁵ Herber (2008) s. 23

¹⁴⁶ Carl (1999) s. 7

¹⁴⁷ Andean Community er en handelsorganisasjon for land i Sør-Amerika.

¹⁴⁸ Decision 331 of 4 March 1993 as Modified by Decision 393 of 9 July 1996: "International Multimodal Transport"

¹⁴⁹ UNCTAD/STDE/TLB/2 s. 18

¹⁵⁰ UNCTAD/STDE/TLB/2 s. 20

Vi ser altså at både Rotterdam-reglene, HGB og Beslutning 393 anvender et nettverksprinsipp, men at innholdet i nettverksprinsippene er forskjellig.

5.2.2 Nærmere om tilleggsvilkåret oppstilt i art. 26 litra b

Selv om art. 26 skulle gi et internasjonalt instrument forrang, viker Rotterdam-reglene bare for tvingende regler i instrumentet som uttrykkelig regulerer transportørens ansvar, ansvarsgrenser eller søksmålsfrister. Resultatet er at bestemmelser i Rotterdam-reglene som ikke omhandler forhold nevnt i litra b, vil supplere de bestemmelsene i det internasjonale instrumentet som gis forrang. Eksempelvis kan en erstatningssak løses etter CMR-konvensjonen når det gjelder spørsmål om transportørens ansvar, ansvarsbegrensing og søksmålsfrister, mens Rotterdam-reglene regulerer senders ansvar og jurisdiksjonsspørsmål.

Et formål bak art. 26 litra b er å unngå konflikt med ansvarsreglene i de unimodale konvensjonene. Referansen til bestemmelser som regulerer transportørens ansvar, ansvarsgrenser og søksmålsfrister ble videre sett på som en "logical corollary to the context of the provision, which is concerned with the determination of the carrier's liability."¹⁵¹ Forarbeidene sier videre at bestemmelser som ikke har betydning for fastsettelsen av transportørens ansvar i en bestemt sak, ikke skal erstatte bestemmelser i Rotterdam-reglene.

En konsekvens av art. 26 er at ulike regler vedrørende transportørens ansvar, ansvarsgrenser og søksmålsfrister kan få anvendelse på én og samme transportavtale. Hvilke regler som kommer til anvendelse, avhenger av hvilken konvensjon som regulerer den aktuelle transportetappen hvor tapet, skaden eller forsinkelsen inntraff. Tetley påpeker at Rotterdam-reglenes system derfor kan virke uoversiktlig, i sær overfor vareeier, som ofte ikke vil være kjent med de ulike rettslige regimer i de forskjellige unimodale

¹⁵¹ A/CN.9/WG.III/WP.78 s. 9

transportkonvensjonene.¹⁵² Dette problemet kunne vært løst ved å anlegge et uniformt system.

5.2.3 Nærmere om tilleggsvilkåret oppstilt i art. 26 litra c

Et tredje tilleggsvilkår for at ansvarsreglene i internasjonale instrumenter skal gis forrang, er at reglene ufravikelige fullt ut eller til vern av sender. Dette betyr at Rotterdam-reglene bare viker for bestemmelser i internasjonale instrumenter som man ikke kan avtale seg bort fra.¹⁵³ Når det gjelder Haag-Visby-reglene og Montreal-konvensjonen, er bestemmelsene om transportørens ansvar, ansvarsgrenser og søksmålsfrister ufravikelige til vern av sender.¹⁵⁴ CMR-konvensjonen er på sin side ufravikelig fullt ut, jf. art. 41. De unimodale konvensjonene behandlet i kapittel 2 oppfyller således kravet i Rotterdam-reglene art. 26 litra c, og kan derfor gis forrang.

5.3 Potensielle konflikter som ikke løses av art. 26 – kort om art. 82

Art. 26 tar kun sikte på å løse konfliktilfeller hvor Rotterdam-reglene strider med andre konvensjoners ufravikelige bestemmelser vedrørende transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister. Det kan imidlertid tenkes at det oppstår konflikt mellom bestemmelser som ikke regulerer disse spesifikke spørsmålene. Av den grunn har lovkonsipistene gitt art. 82 for å komplimentere art. 26.¹⁵⁵

Art. 82 bestemmer at ved transport til sjøs, vil Rotterdam-reglene vike for eldre konvensjoner som gjelder for transport i luft, på vei, på bane eller innenlands vannveier, og som inneholder ansvarsregler.¹⁵⁶ Vilkåret om at de unimodale konvensjonene må ”regulate liability of the carrier for loss or damage to the goods”, er imidlertid forstått ulikt i juridisk teori. Bestemmelsens ordlyd er åpen, og gir grunnlag både for en vid og snever forståelse.

¹⁵² Tetley (2008) s. 2

¹⁵³ Hancock (2008) s. 491

¹⁵⁴ Jf. Haag-Visby-reglene art. III nr. 8, Montreal-konvensjonen art. 26

¹⁵⁵ Rapport fra arbeidsgruppens 18. sesjon (A/CN.9/616) s. 54

¹⁵⁶ Olebakken (2008) s. 7

Hancock tolker art. 82 vidt, og antar at alle bestemmelser i konvensjoner som generelt behandler transportørens ansvar, gis forrang over Rotterdam-reglene.¹⁵⁷ Røsæg vektlegger på sin side at forarbeidene ikke behandler art. 82 som en ”generell konfliktløser”, og tolker art. 82 til å ikke regulere konfliktsituasjoner som ikke vedrører transportørens ansvar.¹⁵⁸ Eksempelvis vil således bestemmelsen ikke løse potensielle konflikter vedrørende hvilket transportdokument som skal regulere transporten og senders ansvar.¹⁵⁹

Jeg vil ikke prøve å innta et standpunkt om hva som er riktig tolkning, da oppgavens tema er regulering av konfliktilfeller vedrørende transportørens ansvar for tap, skade eller forsinket levering av gods. Dette dekkes ubestridt av art. 26, og gjenværende konflikter etter art. 82 faller således utenfor oppgaven.

5.4 Kritikk mot Rotterdam-reglene

I tillegg den kritikk som nevnt i punkt 4.2.4, er det reist innvendinger mot utformingen av Rotterdam-reglene. Jeg vil her nevne noe av kritikken som er reist som vedrører Rotterdam-reglene som en multimodal konvensjon.

For det første er det reist kritikk mot Rotterdam-reglenes tilnæringsmåte til dør-til-dør-transporter. Som de unimodale konvensjonene, lar Rotterdam-reglene transportavtalen være avgjørende for konvensjonens anvendelsesområde, jf. art. 5 og 1. Dette innebærer at en nasjonal veitransport fra Nord-Sverige til Malmö etterfulgt av en internasjonal sjøtransport Danmark, vil reguleres forskjellig i tilfellene hvor det foreligger en transportavtale for den enkelte strekning og hvor det foreligger én transportavtale som regulerer hele transporten – selv om den faktiske utførelsen av transporten er identisk.¹⁶⁰ Røsæg konstaterer at hvor det inngås én transportavtale for veitransporten og én

¹⁵⁷ Hancock (2008) s. 493

¹⁵⁸ Røsæg (2009) s. 245-246

¹⁵⁹ *ibid.* s. 242-245

¹⁶⁰ Røsæg (2009) s. 239

transportavtale for sjøstrekingen, vil dette være en kjede av unimodale kontrakter, hvor veitransporten er underlagt svensk lov.¹⁶¹ Røsæg påpeker videre at veitsrekningen kan reguleres av forskjellige ansvarsregimer selv om det bare skulle utstedes én transportavtale; Rotterdam-reglene får anvendelse dersom godset fraktes med skip over Øresund, og regulerer da også veitransporten. Dersom godset fraktes på vei over Øresundsbroen, regulerer CMR-konvensjonen hele transporten.¹⁶² Transportøren kan altså i enkelte tilfelle innrette seg etter de ulike ansvarsregimene, og gjennomføre transporten etter det mest fordelaktige regelverket.

En annen innvending mot Rotterdam-reglene, er at man skaper forskjellige ansvarsmodeller ved å gi internasjonale instrumenter forrang etter art. 26. I Europa statueres det et nettverksprinsipp for multimodale transporter, ettersom vi har konvensjoner som regulerer tog- og veitransport. I USA vil Rotterdam-reglene på den annen side gi en uniform ansvarsmodell, da USA ikke er medlem av de eksisterende konvensjoner.¹⁶³ At det vil eksistere forskjellige ansvarsmodeller, må anses som uheldig, og bidrar ikke til ensartethet.

En tredje kritikk, er at Rotterdam-reglene ikke regulerer kombinasjonen fly – veitransport, som er en vanlig multimodal transportform.¹⁶⁴ Konvensjonen gir således ikke løsning på hvordan spørsmålet i *Quantum*-avgjørelsen bør avgjøres, hvilket er synd, ettersom vi ser at de ulike statene har løst spørsmålet ulikt.

¹⁶¹ l.c

¹⁶² l.c.

¹⁶³ Ulfbeck (2009) s. 313

¹⁶⁴ l.c

6 Avsluttende bemerkninger

Oppgaven har vist at det er et behov for en egen regulering av multimodale transporter. Et av formålene bak Rotterdam-reglene var å harmonisere regelverket for denne type transporter. Spørsmålet er om Rotterdam-reglene faktisk bidrar til ensartethet.

Slik jeg ser det, er det to forhold ved Rotterdam-reglene som medfører at ensartethet for multimodale transporter ikke oppnås. For det første krever konvensjonen en sjøtransportstrekning for å komme til anvendelse, og vil således ikke generelt regulere multimodale transporter. En generell regulering av multimodale transporter fremstår imidlertid som lite sannsynlig i dag. For det annet svekkes det uniforme system som Rotterdam-reglene faktisk statuerer for ”maritime multimodale transporter”, ved nettverksprinsippet i art. 26. Av hensyn til de eksisterende unimodale konvensjonene, anså arbeidsgruppen imidlertid det som nødvendig å innta et nettverksprinsipp.¹⁶⁵ Dersom Rotterdam-reglene ikke hadde inneholdt et nettverksprinsipp, ville det vært mer betenkelig for medlemsstatene av de unimodale konvensjonene å ratifisere konvensjonen. Kanskje er Rotterdam-reglene således den beste løsningen i arbeidet mot et harmonisert regelverk.

Et viktig spørsmål – i tillegg til spørsmålet om Rotterdam-reglene vil tre i kraft – er om konvensjonen vil bli ratifisert av viktige handelsstater. Diamond påpeker at for å oppnå ensartethet, er det nødvendig at flest mulig FN-stater ratifiserer konvensjonen og sier opp sitt medlem skap i Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene. Dersom ikke dette blir gjort, frykter han at det vil bli svært vanskelig å oppnå et ensartet regelverk på verdensbasis, og at regulering heller vil skje i ved regionale avtaler. Man kommer nemlig ikke utenom behovet for harmonisering.¹⁶⁶

¹⁶⁵ A/CN.9/WG.III/WP.78 s. 5

¹⁶⁶ Diamond (2009) s. 448

7 Litteraturliste

7.1 Bøker

Baatz, Yvonne m.fl. *The Rotterdam Rules: A Parctical Annotation*. 1. utgave, London, 2009.

Brækhus, Sjur. *Sjøtransportørens ansvar for lasteskader som skyldes lastens egenskaper eller tilstand, pakning eller merkning*. I Essays in Honour of Hugo Tiberger. 1. utgave, Stockholm, 1996. (Sitert fra lovdata.no)

Bull, Hans Jacob. *Innføring i veifrakttrett*. 2. utgave, Oslo, 2000.

Carr, Indira og Stone, Peter. *International Trade Law*. 4. utgave, London, 2010.

De Wit, Ralph. *Multimodal Transport*. 1. utgave, London, 1995.

Eckhoff, Torstein ved Jan E. Helgesen. *Rettskildelære*. 5. utg. Oslo, 2001.

European Commision. *Intermodal Transportation and Carrier Liability*. Asariotis, R. m.fl. 1. utgave, Luxembourg, 1999.

Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 3. utgave, Oslo, 2004.

Hoeks, Marian. *Multimodal Transport Law – The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. 1. utgave, Nederland, 2010.

Messent, Andrew og Glass, David. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 2. utgave, London, 1995.

Pedersen, Per Vestergaard. *Transportret – introduksjon til reglene om transport af gods*. 1. utgave, København, 2008.

Ramberg, Jan. *The Law of Transport Operators in International Trade*. 1. utgave, Stockholm, 2005.

Ruud, Morten og Ulstein, Geir. *Innføring i folkerett*. 3. utgave, Oslo, 2006.

Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*. 6. utgave, London, 2008.

7.2 Artikler

Faghfour, Mahin. *International Regulation of Liability for Multimodal Transport*. I: WMU Journal of Maritime Affairs. Årgang 5 (2006), s. 951-114.

Falkanger, Thor. *Oversikt over ansvarsreglene i forskjellige transportavtaler*. I: Marlus. Nr. 248 (1999) s. 27-50.

Grönfors, Kurt. *Flygtransport på landsväg*. I: Juridisk Tidskrift vid Stockholms universitet. Nr. 4 (1990/1991) s. 592-604.

Haak, Krijn og Hoeks, Marian. *Intermodal transport under unimodal arrangements*. I: Transportrecht. Årgang 3 (2005) s. 89-102.

Hancock, Christopher. *Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods*. I: The journal of international maritime law. Årgang 14 (2008), s. 484-495.

Herber, Rolf. *The German legislation on multimodal transport – why did it come true and has it worked out well?* I: Future Logistics and Transport Law. (2008) s. 23-37.

Hoeks, Marian. *Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL Draft instrument*. I: European Transport Law. (2008) s. 257-280.

Olebakken, Ingeborg H. *Ny UNCITRAL-konvensjon om sjøtransport*. I: MarIus. Nr. 368 (2008) s. 1-39.

Røsæg, Erik. *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*. I: The journal of International maritime law. Årgang 15 (2009) s. 238-248.

Selvig, Erling. *The preparation of the Draft Convention*. I: MarIus. Nr. 44 (1979) s.1-21.

Siig, Kristina Maria. *Internasjonalt privat- og procesrettlige problemer ved Multimodaletransporter*. I: MarIus. Nr. 248 (1999) s. 197-227.

Sturley, Michael F. *Transport law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and the potential impact of the Rotterdam Rules*. I: The journal of international maritime law. Årgang 14 (2008), s. 461-483.

Ulfbeck, Vibe. *Litteratur: Pedersen, Per Vestergaard: Transportret –intruduksjon til reglene om transport af gods*. I Tidsskrift for Rettsvitenskap. Årgang 2 (2009), s. 306-314.

7.3 Nettdokumenter

Alcántara, José M. *The new regime and multimodal transport*. I Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 2002 s. 399-404. www.i-law.com [Sisert 14. januar 2010]

Berlingieri, Francesco. *A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*. 2009.

http://www.comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative_analysis.pdf [Sisert 2. april 2010]

Berlingieri, Francesco. *Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules*. 2009.

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf> [Sisert 14. februar 2010]

Carl, Hans. *The spread of multimodal transport legislation*. 1999.
<http://www.immta.org/uploads/bulletin09.pdf> [Sisert 5. mars 2010]

Diamond, Anthony. *The Rotterdam Rules*. I: Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 2009 s. 445-536. www.i-law.com [Sisert 14. januar 2010]

Høringsbrev 8. desember 2009: *Høyring - forslag til endringer i luftfartslova § 10-22 og forslag til ny forskrift om fraktføreren sitt ansvar for skader i samband med lufttransport av passasjerar, reisegods og gods*. 2009. www.regjering.no [Sisert 22. mars 2010]

IACOs brev 30. juni 2009: *Review of limits of liability conducted by IACO under Article 24 of the Montreal Convention of 1999 – Notification of revision of limits of liability*. 2009.
www.regjering.no [Sisert 22. mars 2010]

Moe, Signe. *Kommentar til luftfartsloven*. I: Norsk lovkommentar nettversjon. [Sisert 25. mars 2010]

Rafen, Jan-Fredrik. *Kommentar til vegfraktloven*. I: Norsk lovkommentar nettversjon. [Sisert 14. april 2010]

Tetley, William. *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*. 2008. www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/ [Sisert 21. februar 2010]

United Nations: *Commentary on the Convention 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. 1975
<http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf> [Sisert 1. mars 2010]

7.4 Konvensjoner

Beslutning 393	Decision 331 of 4 March 1993 as Modified by Decision 393 of 9 July 1996: "International Multimodal Transport"
CMNI-konvensjonen	Budapest Convention in the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, 2000
CMR-konvensjonen	The Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road, 1956 as amended by the 1978 Protocol
COTIF-CIM-konvensjonen	The Uniform Rules Concerning the International Carriage of Goods by Rail (CIM). Appendix B to the Convention on the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980
Den multimodale konvensjon	United Nations Conventions on International Multi-modal Transport of Goods, 1980
Haag-Visby-reglene	The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968
Hamburg-reglene	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 30 March 1978
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

Montreal-konvensjonen	The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 28 May 1999
Rotterdam-reglene	United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea
Warszawa-konvensjonen	Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929
Wien-konvensjonen	Vienna Convention on the Law of Treaties, May 23 1969

7.5 Nasjonale lover

7.5.1 Norske lover

1974	Lov om vegfraktavtaler 20 des. Nr 68. 1974
1993	Lov om luftfart (luftfartsloven) 11. juni. Nr. 101. 1993
1994	Lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni. Nr. 39. 1994

7.5.2 Tyske lover

1897	Handelsgesetzbuch (HGB) v. 10. 5. 1897 (RGI. S. 219)
------	--

7.6 Forarbeider

7.6.1 Forarbeider til Rotterdam-reglene,

Dokumentene er tilgjengelig på

http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html

A/RES/63/122	Resolusjon fra FNs Generalforsamling 2. februar 2009
A/51/17	Rapport fra kommisjonens 29. sesjon
A/CN.9/526	Rapport fra arbeidsgruppens 11. sesjon
A/CN.9/616	Rapport fra arbeidsgruppens 18. sesjon
A/CN.9/621	Rapport fra arbeidsgruppens 19. sesjon
A/CN.9/WG.III/WP. 81	Konvensjonsutkast fra arbeidsgruppens 19. sesjon
A/CN.9/WG.III/WP.78	Notat fra arbeidsgruppens 18. sesjon
A/CN.9/WIII/WP.29	Notat fra arbeidsgruppens 11. sesjon

7.6.2 Forarbeider fra UNCTAD

UNCTAD/SDTE/TLB/1	Rapport fra UNCTADs sekretariat
UNCTAD/STDE/TLB/2	Rapport fra UNCTADs sekretariat

7.6.3 Norske forarbeider

NUT 1971:2	Innstilling II om lovgivning vedrørende Fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg
NOU 1972:11	Utredning (innstilling) X fra Sjølovkomiteen
NOU 1993:36	Godsbefordring til sjøs

Ot.prp. nr. 20

(2003-2004)

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

7.7 Dommer

7.7.1 Nordiske Dommer i Sjøfartsanliggende

ND1984 s.292

ND 1987 s. 160 NH NY DOLSØY

ND 1995 s. 238 NH

7.7.2 Norske dommer

Rt. 1966 s. 857

Rt. 1973 s. 969

LG-2008-18396

7.7.3 Dommer i Ugeskrift for Retsvæsen (UfR)

UfR 1984 s. 577 SH, ”Rejesagen”

UfR 2008 s. 1638 H, ”Lakseørredrogn-dommen”

7.7.4 Engelske dommer

Pyrene Co. v Scindia Navigation Co. (1954) 1 Lloyd's Rep 321.

Thermo Engineers Ltd. v Ferrymasters Ltd (1981) 1 Lloyd's Rep 200.

Mayhew Foods v OCL (1984) 1 Lloyd's Rep 317.

Quantum Corporation Inc. v Plane Trucking Ltd. (2002) 2 Lloyd's Rep 2.

7.7.5 Belgiske dommer

Dom 8. november 2004 i sak C.03.0510.N, "TNT Express"

7.7.6 Tyske dommer

OLG. Munchen, 27.11.68 (1971) 6 E.T.L 115

BGH 17. Jul. 2008, *TranspR* 2008, 365-368

7.7.7 Amerikanske dommer

Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer 515 U.S. 528 (1995). (Sitert fra www.supreme.justia.com)

7.8 Personlig meddelelse

Bull, Hans Jacob. E-post. 13. april 2010

8 Vedlegg

Kopi av WWLs ”BILL OF LADING for Combined Transport or Port to Port Shipment”.

Shipper

BILL OF LADING
for Combined Transport or
Port to Port Shipment

B/L No.

Reference No.

Consigned to order of


WALLENIUS WILHELMSSEN LINES AS
www.2wglobal.com

Notify Party/ Address

Received by the Carrier from the Shipper in apparent external good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number of quantity of containers or other packages or units indicated in the below box entitled "Total no. of Containers/Packages" for carriage subject to all the terms and conditions hereof (including the terms and conditions on the reverse hereof and the terms and conditions of the Carrier's applicable tariff) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written or otherwise incorporated.

Pre-carriage by

Place of receipt*

Vessel/ Voyage

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery*

Type of move

On-carriage by

Marks and Nos.
Container no.No. of units
or packages

Description of goods

Gross weight

Measurement

Carrier's Receipt

Above particulars as declared by Merchant but not acknowledged by the Carrier

Total no. of containers or packages received by the Carrier in words. (See clause 10)

Freight & Charges	Revenue Tons	Rate	Curr.	Per.	Prepaid	Collect
Declared value (See clause 10)	Extra charge	Exchange rate	TOTAL			
In witness of the contract herein contained original Bills of Lading have been issued, one of which accomplished the other(s) to be void.		Freight payable at	Place and date of issue (Year Month Date)			

* Applicable only when document used as Combined Transport Bill of Lading. (See clause 1)

for the Carrier Wallenius Wilhelmsen Lines AS

Continued on reverse side

As Carrier

BILL OF LADING

1. DEFINITIONS

- (a) "Carrier" means Wallenius Wilhelmsen Lines AS, vessels used in the carriage, their owners, and operators. The Carrier will be referred to as "Carrier" or as "WWL".
- (b) "Carriage" means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods covered by this bill of lading.
- (c) "Combined Transport" means a Carriage for which the Carrier agrees to be responsible from the place of receipt indicated on the face of this bill of lading to the place of delivery indicated on the face of this bill of lading.
- (d) "Container" includes any container, trailer, transportable tank, flat or pallet, packaging or any similar article used to consolidate cargo and any ancillary equipment.
- (e) "Goods" means the cargo described in the bill of lading. If the Containers, equipment or other packaging are not furnished by the Carrier, those Containers, equipment and other packaging are also "Goods".
- (f) "Merchant" means a shipper, consignee, notify party, receiver of the Goods, holder of this bill of lading, and any person, including any corporate, company, or other legal entity, owning the Goods or entitled to the possession of the Goods or acting on behalf of the Goods or any such entity. Their obligations are joint and several.
- (g) "Package" means the largest means used to prepare cargo for transportation, including but not limited to, a skid, pallet, Container, trailer or cartan.
- (h) "Port to Port Shipment" means a shipment from one port to another port. The Carrier must be responsible for the Goods only from the Port of Loading indicated on the face of this bill of lading to the Port of Discharge indicated on the face of this bill of lading.
- (i) "Subcontractor" includes but is not limited to owners, operators and charterers (time, voyage and slot) of vessels, (other than the Carrier), stevedores, terminal and groupage operators, road and rail transport operators and any independent contractor employed directly or indirectly by the Carrier in performance of the Carriage.
- (j) "Third Party On-Carriage" means the transfer of the Goods and the responsibility for the Goods from WWL to another carrier. The duty, responsibility, and liability of WWL ceases at on-carriage. See Clause 4.
- (k) "WWL" means Wallenius Wilhelmsen Lines AS.
- The following definitions (l), (m), and (n) may apply if the Merchant has requested to use the Bolero System.
- (l) "Bolero Bill of Lading" means this bill of lading if and while it is controlled by the Bolero System.
- (m) "Bolero User" means a person enrolled in the Bolero System. (A Bolero Bill of Lading will only be issued if all parties to the bill of lading are Bolero Users.)
- (n) "Surrender Party" - If the Merchant requests a Bolero Bill of Lading, and a Bolero Bill of Lading is issued, Surrender Party is a Bolero "User" who is designated as the person to whom the Bolero Bill of Lading must be presented to obtain delivery of the Goods at the end of the Carriage.
- If the Merchant wishes to use the Bolero system, or another electronic system, the Merchant agrees that the Bolero System, or the other electronic system, will be the act as agent for the Merchant rather than the Carrier. In consideration for the Carrier's agreement to allow the Merchant to use the Bolero system, or another electronic system, the Merchant agrees to indemnify and hold the Carrier harmless from any damage suffered by the Carrier as a result of the Bolero system or other electronic system. If this bill of lading is a Bolero Bill of Lading, the Merchant acknowledges that the Bolero Rulesbook Operating Procedures, and other documents may affect the issuance, transfer, pledge, or surrender of this bill of lading. The Merchant agrees to abide by those rules and procedures and to give the Carrier notice of instructions in a timely fashion. In the case of any conflict between this bill of lading and the Bolero Rulesbook or other document, or another electronic system's rules or procedures, this bill of lading will prevail.

2. ACCEPTANCE OF BILL OF LADING AND CARRIER'S TARIFFS, RULES, AND RATES

In accepting this bill of lading, the Merchant agrees to be bound by all its terms, conditions and limitations, whether printed, stamped, or written on the front or back of the bill of lading, as well as the provisions of the Carrier's published freight Tariffs, Rates, and Rules, as fully as if they were all specifically included in writing by the Merchant, even if local customs or practice are to the contrary. A copy of the relevant tariffs may be obtained from any agent of the Carrier. In the event of a conflict between the terms of a tariff and the terms of this bill of lading, the terms of this bill of lading will govern.

3. SCOPE OF THIS BILL OF LADING

This bill of lading evidences the contract of carriage from the time the Carrier accepts complete custody and control of the Goods at the place of receipt or the Port of Loading described on the face of this bill of lading until the Carrier delivers custody or control of the Goods at the Port of Discharge or the place of delivery described on the face of this bill of lading. The terms and conditions of the bill of lading apply during the Carriage described by this bill of lading on all modes of transportation and storage. They apply before the Goods are loaded onboard any means of transportation, and after the Goods are discharged from any means of transportation as well as while the Goods are onboard any means of transportation.

4. THIRD PARTY ON-CARRIAGE

The Merchant and the Carrier may indicate, in a clause on the face of this bill of lading, that the Goods will be on-carried beyond the Port of Discharge or Place of Delivery. WWL is not responsible for such on-carriage and is not liable for loss or damage to or the Goods during on-carriage. WWL will act only as agent of the Merchant to arrange such on-carriage. WWL's duties and responsibilities will be completed at the place of on-carriage as if WWL had delivered the cargo according to Clause 6.

5. RECEIPT FOR CONDITION AND QUANTITY OF GOODS

The Carrier acknowledges receipt only of the external, apparent condition of the Goods' packaging, including containers, and the quantity of the Goods or their packages, including Containers, that are visible and apparent to the Carrier and that the Carrier has reasonable means to check. If the Carrier receives a sealed Container, the Carrier is only responsible to deliver the Container intact with the seal intact. The Carrier shall not be liable for loss, damage, or injury caused by improper stuffing of Containers that has been performed by the Merchant or on the Merchant's behalf. This acceptance shall include, but shall not be limited to, a defective condition of the Container that should have been obvious to the Merchant, its agent, or servant at the time the Container was loaded. The Merchant shall be liable for, and shall hold the Carrier harmless from, any and all loss, damage or injury caused by the Goods, which by their nature are dangerous, fragile, perishable, or are improperly stuffed or secured in the Container or are insufficiently packaged. Goods are not to be shipped inside vehicles or other cargo unless the Carrier agrees in writing to accept such additional goods and extra freight is paid. The Carrier is not responsible for such additional goods unless the Carrier agrees in writing to carry the goods.

6. DELIVERY

- The Carrier will deliver the Goods by one of the following means:
- (a) Place the Goods at a place, reasonably safe and fit relative to the conditions at the place of delivery, and allow the person entitled to delivery up to 5 days to assume custody and control of the Goods unless the nature of the Goods or custom, law or regulation at the place of delivery suggests a shorter time; or
- (b) Relinquish exclusive custody and control of the Goods to a person entitled to the possession and control of the Goods; or
- (c) Relinquish custody and control of the Goods to a port authority or other authority or other entity to whom custody and control is customarily relinquished at the place of delivery or port of discharge.
- (d) Any means provided by the applicable tariff.
- The Carrier is not responsible for Goods not picked up within the time allowed by the relevant tariff, if no time is specified in the tariff, by the custom of the trade, or if no time is specified in the tariff or custom of the trade, within 5 days. The Carrier may remove such Goods from the Carrier's or other packaging and transfer them by the Carrier, and/or place the Goods in a storage facility or other available place at the risk and expense of the Goods and the Merchant. That facility will act as an agent of the Merchant, not the Carrier. Demurrage will continue to be charged for the Container and other carrier equipment until the Container and other equipment are returned to the Carrier. The demurrage will constitute a lien against the Goods. Goods not picked up within 30 days may be sold to exercise liens for freight, demurrage, storage, handling, and other charges. The contract of carriage is complete and the Carrier has no further responsibility for the Goods after delivery. If the Goods are on-carried, the Carrier will have no responsibility for the Goods during on-carriage. See Clause 4.

7. MERCHANT'S RESPONSIBILITY

The Merchant warrants that it has authority to enter into this bill of lading and that it has properly and accurately described the Goods on the face of this bill of lading. It

TERMS AND CONDITIONS

also warrants that proper labels and markings are on the Goods or their packaging, that the Goods are properly prepared and packaged for transportation, and that all necessary instructions for transportation have been given to the Carrier. The Merchant also warrants that the Goods are safe for transportation on all modes of transportation. Although the Merchant agrees to comply with all relevant treaties, conventions, laws, and regulations, it agrees that such compliance alone may not be sufficient to satisfy this warranty. If action beyond such compliance is required to assure that the Goods are safe for transportation, that action will be taken by the Shipper. The Carrier has the right to destroy or render harmless any Goods that the Carrier reasonably believes present a danger. The Merchant warrants that the vessel will not incur any fine, penalty or other expense because of the Goods, their preparation for transportation, packing, labeling or any other aspect of the Goods. The Merchant agrees to hold the Carrier harmless and to indemnify it from any expenses or liability incurred, and to defend the Carrier if any aspect of these warranties is violated.

If the Merchant issues its own bill of lading or other shipping document, it warrants that the terms of that bill of lading or document will not be less favorable to the Carrier than the terms of this bill of lading. The Merchant agrees to hold harmless and defend, and to indemnify the Carrier if its bill of lading or document is less favorable than this bill of lading.

If Containers supplied by or on behalf of the Carrier are unpeaked at the Merchant's premises, the Merchant is responsible for returning the empty Containers, with instructions clear, to the point or place designated by the Carrier, his servants or agents, within the time prescribed. Should a Container not be returned within the time prescribed in the Tariff, the Merchant shall be liable for any detention, loss or expenses which may arise from such non-return.

Containers released into the care of the Merchant for packing, unpacking or any other purpose whatsoever are at the sole risk of the Merchant while in his control. The Merchant shall indemnify the Carrier for all loss and/or damage to such Containers. Merchants are deemed to be aware of the dimensions of any Containers released to him.

The Merchant agrees to indemnify and hold harmless the Carrier in respect of any expenses and liability whatsoever and howsoever arising (including and without limiting the foregoing from negligence or breach of contract or willful act or default of the Carrier or others) in respect of any breach of those warranties.

8. CARRIER NOT OBLIGED TO DELIVER IF BILL OF LADING IS MORE THAN SIX MONTHS OLD

The Carrier is under no obligation to deliver the Goods if this bill of lading is surrendered to the Carrier more than six months after its date.

9. APPLICABLE LIABILITY REGIME

Unless the carriage is described in paragraph 9 (a), (b) or (c), the contract of carriage evidenced by the bill of lading is governed by the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels, August 25, 1924 (as amended by the Visby Amendments in 1968 and by the Svalbard SOV Protocol in 1979 (Hague-Visby Rules)) they are incorporated into this bill of lading as if they were fully set forth herein. These rules shall apply before and after the Goods are to be loaded onboard and after they have been discharged from any vessel or other mode of transportation as well as while the Goods are on board any vessel or other mode of transportation.

(a) If this bill of lading evidences a contract of carriage to or from the United States, it is governed by the United States Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. §§ 1930 et seq. (COGSA) and the Pomerene Act, 48 U.S.C. §§ 801-81, et seq. (Pomerene Act). They are incorporated by reference into the bill of lading as if they were fully set forth herein. The Pomerene Act will apply both to bills of lading that evidence contracts for the carriage of cargo to the United States as well as from the United States. Those acts shall apply before and after the Goods are loaded onboard or discharged from any vessel or other mode of transportation, as well while the goods are onboard any vessel, vehicle, train or other means of transportation.

(b) If this bill of lading evidences a contract of carriage from Australia or New Zealand, it is governed by the Australian Carriage of Goods by Sea Act, 1924 as amended (Australian COGSA) or the Chapter XVI of the New Zealand Maritime Transport Act, 1994 (New Zealand Act), whichever is relevant in respect of the carriage of goods by sea. Subject to the temporary application of Australia and New Zealand laws, the Carriage is subject to the Hague-Visby Rules.

(c) If, and only if, a dispute that arises from this bill of lading is litigated in a forum that must apply the United Nations Conventions on the Carriage of Goods by Sea Act 1978 (the Hamburg Rules), the following provision will apply: This bill of lading shall take effect subject to any national law in force at the place of receipt or place of issuance of the bill of lading making the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea Act 1978 (the Hamburg Rules) compulsorily applicable to this bill of lading, in which case this bill of lading shall have effect subject to the Hamburg Rules. The Hamburg Rules shall nullify any stipulation derogating the effect of the Hamburg Rules to the detriment of the Shipper or consignee.

If any term of this bill of lading is repugnant to the above Rules and/or legislation to which, such terms shall be subject to that extent, but no further.

(d) Application of CMR and C.M. In the event a dispute that arises from this bill of lading is litigated in a forum that must apply the Carriage of Goods by Road Act of 1968 (CMR) or the International Convention Concerning Carriage of Goods by Rail (C.M. 1951) to part of the carriage, that Act will govern only the portion of the carriage that it governs by the force of law.

Notwithstanding any provision of this bill of lading other than the compulsory application of the Hamburg Rules, no provision of any act, statute or other law or rule will be incorporated by reference into this bill of lading if its incorporation would increase the Carrier's liability above the provisions of either: a) the United States Carriage of Goods by Sea Act, as it was enacted in 1924 without any amendment; or b) the Hague-Visby Rules, whichever applies to the contract evidenced by this bill of lading.

10. LIMITATION OF CARRIER'S LIABILITY

If the Hague-Visby Rules or the Australian COGSA or the New Zealand Maritime Transport Act, 1994 apply to the contract evidenced by this bill of lading, the Carrier's liability is limited to 666.67 Special Drawing Rights of the International Monetary Fund (SDRs) per package or 2 SDRs per kilogram, whichever ever is higher. If U.S. COGSA applies to the contract evidenced by this bill of lading, the Carrier's liability is limited to U.S. \$500 per package, or for Goods not shipped in packages, per customary freight unit, unless a higher value is declared in the Declared Value box on the face of the bill of lading and a higher freight is paid. Each unpackaged vehicle or other piece of unpackaged cargo on which freight is calculated, constitutes one customary freight unit.

11. NOTICE OF DAMAGE

The absence of written notice of loss or damage from the Merchant at the time of delivery of Goods with respect to loss or damage, or within three (3) days of delivery of Goods with respect to loss or damage, shall constitute prima facie evidence that the Goods with respect to loss or damage, shall constitute prima facie evidence that the Goods delivered the Carrier in the same condition and quantity in which the Goods were delivered to the Carrier at the place of receipt or port of loading. Notice of loss or damage shall be addressed to the Carrier or his representative at the Place of Delivery, or the Port of Discharge if the Place of Delivery is named on the face of this bill of lading, or if the Goods have been on-carried by a third party.

12. TIME LIMIT TO COMMENCE SUIT AGAINST CARRIER

In any event, the Carrier will be relieved of all liability unless suit is commenced against the Carrier within one year from the date the Goods were delivered or the date they should have been delivered by the Carrier. The Merchant warrants that it will preserve the time limit within which any action may be commenced by the Merchant or the Carrier against any party who may be responsible for loss of or damage to the Goods. The Merchant agrees to hold harmless, indemnify, and otherwise protect the Carrier against such loss or damage the Carrier may suffer due to the Merchant's failure to preserve such time limit.

13. CHOICE OF FORUM

All disputes arising from shipments to or from the United States will be decided only by the United States District Court for the Southern District of New York, in New York City. This court has exclusive jurisdiction over such disputes. The general law of the United States, in addition to the law specified in Clause 9 of this bill of lading, will apply to these disputes. All other disputes will be decided by the High Court, London, U.K. which will have exclusive jurisdiction over those disputes. The general law of England will apply to those disputes in addition to the law specified in Clause 9 of this bill of lading. No proceedings may be brought before any other forum or tribunal.

14. ROUTES, LIBERTIES

The Goods may be carried on several different modes of transportation, by water, rail, and road. Within each mode, the Goods may also be carried on several vessels, trains, trucks, or other means of transportation. The Carrier has the option to determine the route and the means of transport without notice to the Merchant. The route chosen by the Carrier may not be the most direct or shortest route and may be interrupted. The Carrier may, if circumstances justify, destroy the Goods, abandon them or discharge the Goods at any place and declare the Goods delivered and at the risk of the Merchant.

15. SUB-CONTRACTORS AND HIMALAYA CLAUSE

The Carrier may sub-contract, directly or indirectly, the whole or any part of the pro-

WALLENIUS WILHELMSSEN LINES AS

vision of carriage on any terms. The parties to this bill of lading intend to extend its terms and conditions, including all defenses and limitations, to all parties who participate in its performance. The defenses, limitations, and the law governing this bill of lading with the force of law or incorporated by reference into this bill of lading shall extend to all parties that agree directly or indirectly with the carrier to perform all or any part of the contract of carriage. These parties shall include, but shall not be limited to, the following entities: underlying carriers, participating land carriers, stevedores, terminal operators, warehouse operators, vessel operators, voyage charterers, time charterers, slot or space charterers, direct and indirect sub-contractors, independent contractors, and every servant or agent of the Carrier or of a subcontractor. For the purpose of this Clause, the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of such persons to who the terms and conditions of this bill of lading are extended and each of them and all such persons and each of them shall to this extent be or be deemed to be parties to this bill of lading.

16. AGREEMENT TO CLAIM AGAINST NO ONE OTHER THAN THE CARRIER

- (a) The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made, whether by the Merchant or any other person who is or who may subsequently be interested in the Goods, against any person (other than the Carrier) (whether it is a Subcontractor, principal, employer, servant, agent or otherwise) which imposes or attempts to impose upon such person any liability whatsoever and howsoever arising (including without limiting the foregoing from negligence or breach of contract or willful act or default of the Carrier or others) in connection with the Goods and if such claim or allegation should nevertheless be made to indemnify the Carrier and the person against whom such claim or allegation is made against the consequences of such claim or allegation; and
- (b) to indemnify the Carrier against any claim or allegation made against it by any person (other than the Merchant) in connection with any liability, in connection with the Goods.

17. FREIGHT AND OTHER CHARGES

Freight, whether it is pre-payable or collect, is fully earned when the Goods are delivered to the carrier, its agents or servants. The freight is fully earned in any event, without deduction, whether the Goods are lost or not lost. The freight may not be returned.

The Carrier has the right, but not the duty, to inspect Goods inside Containers or other packaging. If the Goods are not described correctly and as a result a lower freight is charged, the carrier will be entitled to the correct freight and all the costs of collecting and collecting it, including but not limited to attorney fees and other legal fees, and interest on both the amount due and the cost of collection. If the Carrier considers the packing insufficient and re-opens the Goods, the Merchant will pay the Carrier's charge for re-opening and will pay the freight as computed for the re-opened Goods.

18. LIEN

The Carrier shall have a lien on the Goods and any document relating to the Goods or any other Goods, documents or property of the Merchant for any amount due the Carrier plus interest and the cost of collecting that amount with interest on those costs. The costs of collecting the amount due will include, but will not be limited to, attorney and other legal fees.

19. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

General Average is to be adjusted at any port or place at the Carrier's option and is to be settled according to the York-Antwerp Rules 1950, and amendments. In the event the venture is placed in peril from any cause, even the negligence or other fault of the Carrier, for which, or for the consequences of which, the Carrier is not liable by reason of statute, law, treaty, convention, contract, or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average according to the Statement prepared by the General Average Adjuster. The parties to this bill of lading agree to accept as binding the decisions of the General Average Adjuster as set forth in the Statement, and agree that the General Average Adjuster or the Carrier may exercise a lien against the Goods for General Average or Salvage.

The Merchant shall provide such security and payments on account as are requested by the General Average Adjuster within 30 days of such request. The Merchant agrees to provide such security and to make payments on account before or after the Goods have been delivered from the Carrier. The Merchant agrees that if the Goods have been delivered, or are otherwise not available for the purpose of exercising a lien against them, the Carrier may obtain such security and payments on account by exercising a lien against any other property owned by the Merchant. The Merchant shall also pay salvage and special charges incurred in respect of the Goods. If a salvaging vessel is owned, operated, or chartered by the Carrier, salvage shall be paid as fully and in the same manner as if such salvaging vessel belonged to strangers. The Merchant hereby appoints the Carrier to act on behalf of the Merchant in any salvage proceeding in which the Merchant does not appear.

20. BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE

If a vessel on which the Goods are being carried collides with another vessel as the result of the negligence or fault of both vessels, the Merchant collects payment for loss or damage to the Goods from the other vessel, and the other vessel obtains a contribution toward that damage payment from the Carrier, the Merchant will reimburse the Carrier for that contribution.

21. DELAY AND CONSEQUENTIAL DAMAGE

The Carrier is not responsible for consequential damages unless the carrier has agreed in writing to be responsible for the certain, specific damage that occurred. The Carrier does not agree to deliver the Goods at any particular time or for any particular market and thus is not responsible for damages alleged to have been caused by delay. If, despite the foregoing provision, the Carrier is held liable for damages attributable to delay, those damages are limited to the total amount payable as freight for all of the Goods shipped under the bill of lading that included the delayed Goods.

22. DECK STOWAGE

The Carrier or vessel owner or operator, not the Merchant, has sole authority and responsibility to determine the stowage location of the Goods on vessels that carry the Goods. Goods stowed either by the Merchant or the Carrier in Containers, or are otherwise protected from the weather, are likely to be stowed on deck. This bill of lading will not be construed to indicate such deck stowage, and the Hague-Visby Rules, U.S. COGSA, or Australian COGSA or New Zealand Act, whichever applies to this bill of lading, shall apply to such deck cargo as if it were stowed below deck. Goods that are customarily carried on deck may be carried on deck without notice to the Merchant and at the Goods' and the Merchant's risk. Goods not customarily carried on deck may be carried on deck at the risk of the Goods and the Merchant with the agreement of the Shipper if the bill of lading is deemed to note that the Goods are carried on deck at the risk of the Goods or the Merchant.

23. SPECIAL VENTILATION, REFRIGERATION OR HEATING

Special ventilation, refrigeration or heat will not be furnished to the Goods unless such special service is contracted for on the face of the bill of lading and extra freight is paid. The Merchant is responsible for inspecting each Container to determine whether it is fit to carry the Goods. The Merchant is also responsible to ensure that the Goods are at the proper temperature before they are loaded into a refrigerated Container. The Merchant agrees to determine that the refrigeration equipment is set to the proper temperature, and that the Container is at the proper temperature before the Goods are loaded into the Container. The Carrier is not responsible for heating, ventilating or refrigerating equipment when the equipment is not within its custody and control.

24. STEEL, OTHER METAL, CARGO, LUMBER AND WOOD

Acknowledgement of receipt of steel, other metal cargo, lumber and wood in apparent, external, good order and condition in this bill of lading is not a representation by the Carrier that conditions of rust, oxidation or wetting and the like did not exist on receipt of such Goods by the Carrier. It is agreed that superficial rust, white rust, oxidation, wetness or any like condition is not a condition of damage to steel and other metal cargo. It is also agreed that wetting of lumber and wood is not a condition of damage.

If the Merchant requests in writing before delivery of such Goods to the Carrier and if a higher freight is paid, the Carrier will, after a special survey of the Goods, issue a bill of lading describing superficial rust, white rust, oxidation or wetness on such Goods.

25. FIRE

Neither the Carrier nor any party participating in the performance of the contracts of carriage evidenced by this bill of lading is liable for any loss or damage caused by fire unless such fire or the failure properly to extinguish it was caused by the actual fault or privity of the Carrier.

26. SEPARABILITY OF TERMS

The terms of this bill of lading shall be separable and if any provision or this bill of lading or any part of any provision is held to be invalid or unenforceable, such holding shall not affect the validity or enforceability of any other provision or part of this bill of lading.

9. APPLICABLE LIABILITY REGIME

Unless the carriage is described in paragraph 9 (a), (b) or (c), the contract of carriage evidenced by this bill of lading is governed by the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels, August 25, 1924 (as amended by the Visby Amendments in 1968 and by the Brussels SDR Protocol in 1979 (Hague/Visby Rules)) they are incorporated into this bill of lading as if they were fully set forth herein. These rules shall apply before and after the Goods are to be loaded onboard and after they have been discharged from any vessel or other mode of transportation as well as while the Goods are on board any vessel or other mode of transportation.

(a) If this bill of lading evidences a contract of carriage to or from the United States, it is governed by the United States Carriage of Goods by Sea Act 46 U.S.C. §§ 1300 et seq. (COGSA) and the Pomerene Act, 49 U.S.C. §§ 80101, et seq. (Pomerene Act). They are incorporated by reference into the bill of lading as if they were fully set forth herein. The Pomerene Act will apply both to bills of lading that evidence contracts for the carriage of cargo to the United States as well as from the United States. Those acts shall apply before and after the Goods are loaded onboard or discharged from any vessel or other mode of transportation, as well while the goods are onboard any vessel, vehicle, train or other means of transportation.

(b) If this bill of lading evidences a contract of carriage from Australia or New Zealand, it is governed by the Australian Carriage of Goods by Sea Act, 1991 as amended (Australian COGSA) or the Chapter XVI of the New Zealand Maritime Transport Act, 1994 (New Zealand Act), whichever is relevant in respect of the carriage of goods by sea. Subject to the compulsory application of Australia and New Zealand laws, the Carriage is subject to the Hague-Visby Rules.

(c) If, and only if, a dispute that arises from this bill of lading is litigated in a forum that must apply the United Nations Conventions on the Carriage of Goods by Sea Act 1978 (the Hamburg Rules), the following provision will apply:

This bill of lading shall take effect subject to any national law in force at the place of receipt or place of issuance of the bill of lading making the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea Act 1978 (the Hamburg Rules) compulsorily applicable to this bill of lading, in which case this bill of lading shall have effect subject to the Hamburg Rules. The Hamburg Rules shall nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee.

If any term of this bill of lading be repugnant to the above Rules and/or legislation to any extent, such terms shall be void to that extent, but no further.

(d) Application of CMR and CMI. In the event a dispute that arises from this bill of lading is litigated in a forum that must apply the Carriage of Goods by Road Act of 1965 (CMR) or the International Convention Concerning Carriage of Goods by Rail (CMI 1961) to part of the carriage, that Act will govern only the portion of the carriage that it governs by the force of law.

Notwithstanding any provision of this bill of lading other than the compulsory application of the Hamburg Rules, no provision of any act, statute or other law or rule will be incorporated by reference into this bill of lading if its incorporation would increase the carrier's liability above the provisions of either: a) the United States Carriage of Goods by Sea Act, as it was enacted in 1936 without any amendment; or b) the Hague/Visby Rules, whichever applies to the contract evidenced by this bill of lading.